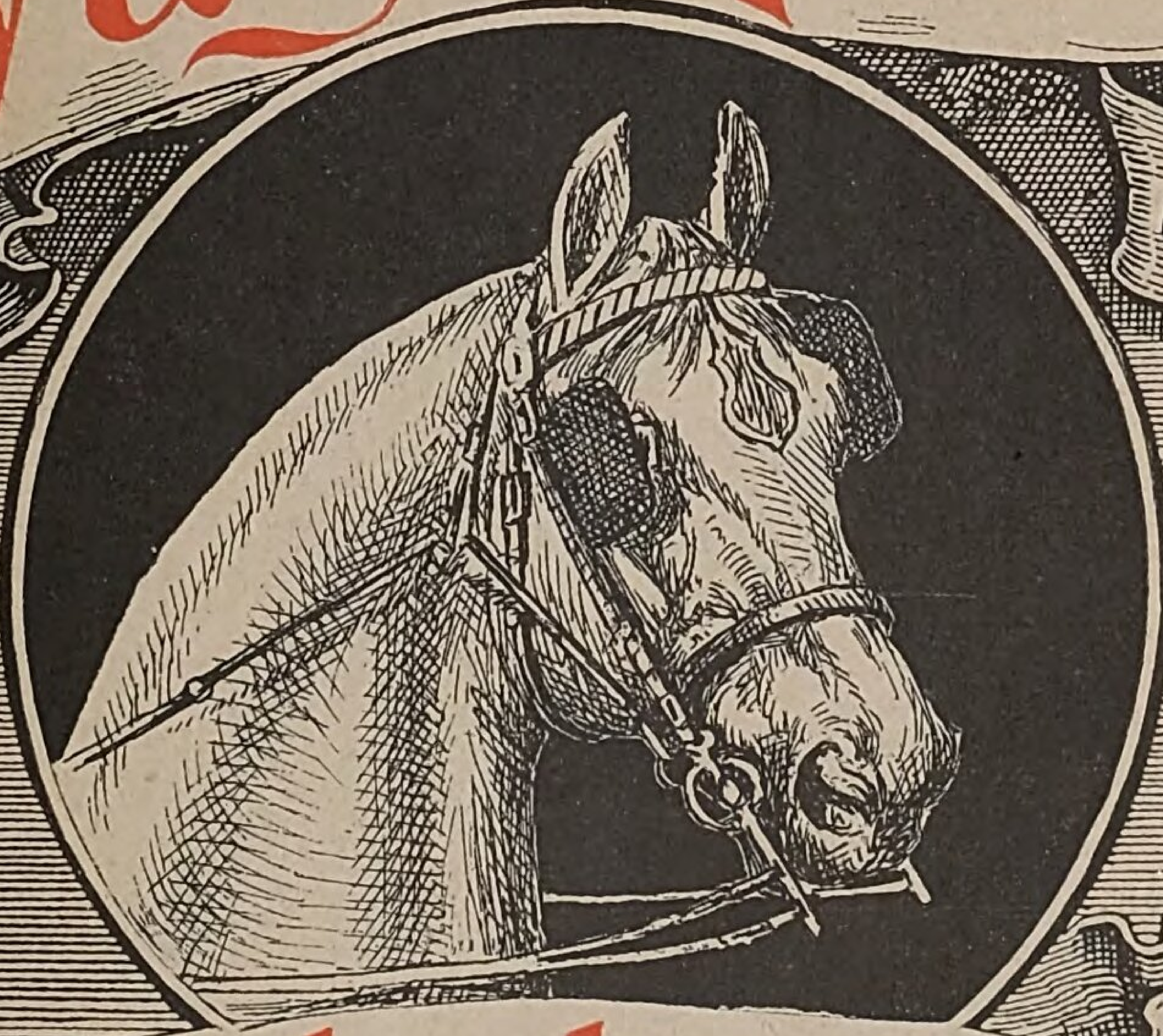
Eberhardt

<36629936010010

Das Wagenpferd und die Fahrkunst



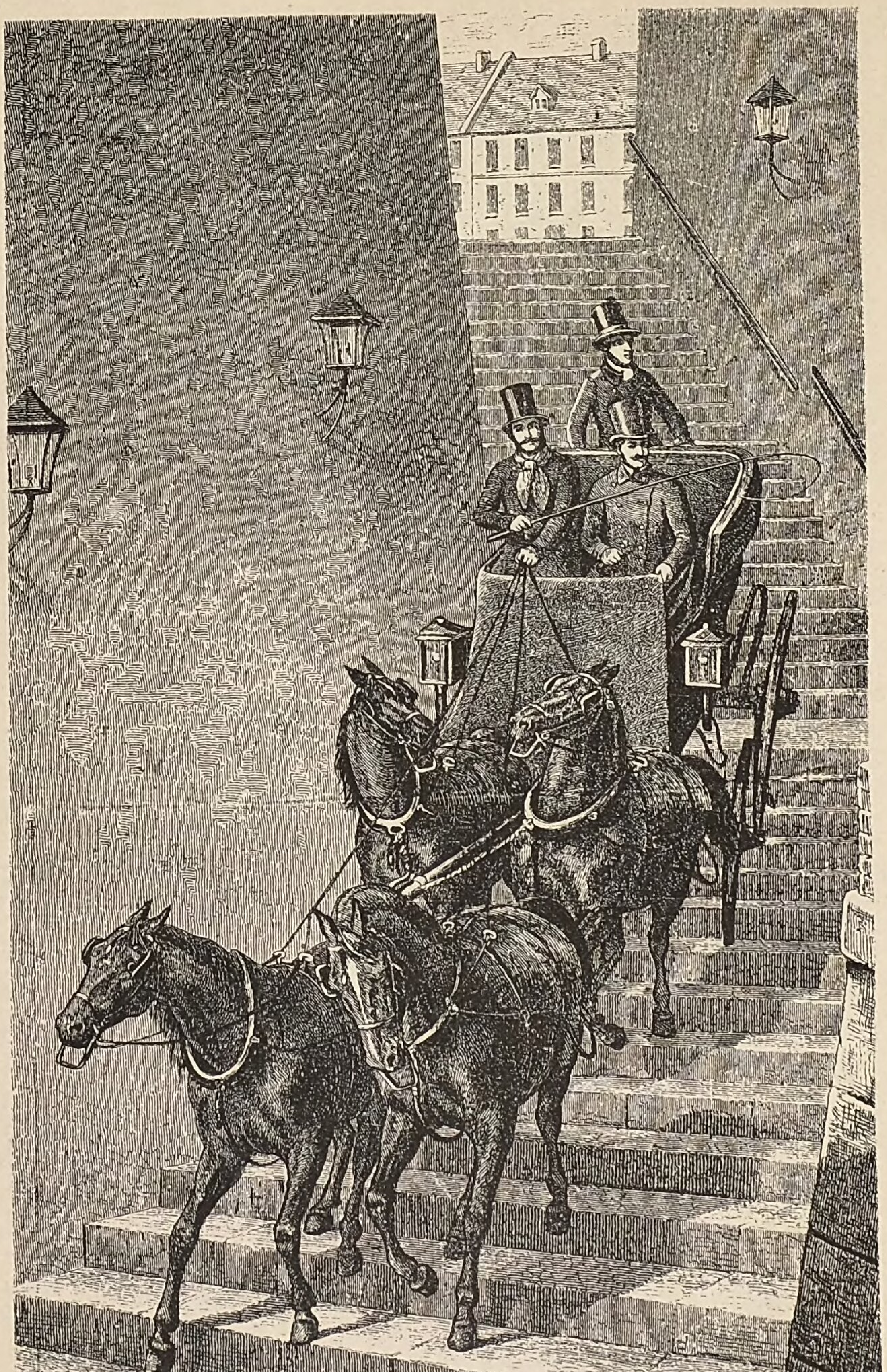
Illustrirtes Handbuch für Fuhrwerksbesitzer und Fahrer

von

Fr. Eberhardt.

Leipzig

Verlag von R. Bredow.



Graf Sandor's Treppenfahrt (s. S. 90).

Das Wagenpferd

und die

Fahrkunst.

Ein Handbuch

für

Fuhrwerksbesitzer und Fahrer

von

Fr. Eberhardt.

Mit 187 Illustrationen.

Leipzig,
Verlag von R. Bredow.
1889.

Druck von August Pries in Leipzig.

Vorwort.

Das vorliegende Werk ist nicht für technisch geschulte Fahrmeister und wissenschaftlich gebildete Hippologen bestimmt; es wendet sich an alle Fuhrwerksbesitzer und Fahrer, und will für den großen Kreis aller derjenigen, die mit dem Fahrwesen aus Beruf oder Neigung sich zu befassen haben, ein brauchbares Hilfsmittel werden.

Meine Absicht ging dahin, dem Laien, Fahraspiranten und Fahrer eine eingehende Belehrung über die Fahrkunst sowie über die Natur und Behandlung des Pferdes zu geben, um es ihm möglich zu machen, auch ohne persönliche Anleitung sich die nöthige practische Fertigkeit zu erwerben — vorausgesetzt, daß natürliche Anlage vorhanden ist, ohne welche auch der gründlichste theoretische Unterricht nutzlos bleiben wird.

Schwierigere Kunststücke sowie alle weitläufigen wissenschaftlichen Auseinandersetzungen sind vermieden worden.

Ich habe keine Mühe gescheut, um den Text des Werkes durch beigegebene Illustrationen möglichst verständlich zu machen. Ein kleiner Theil derselben wurde mit gütiger Erlaubniß des Herrn Grafen Wrangel nach Abbildungen aus dem Werke desselben „das Buch vom Pferde“ neu angefertigt.

So übergebe ich denn hiermit dieses Buch der Öffentlichkeit in der Hoffnung, daß es sich zahlreiche Freunde und Gönner erwerben möge.

Berlin, im Februar 1889.

Fr. Eberhardt.

Inhaltsverzeichniß.

Erster Theil: Die Fahrkunst.

Zweiter Theil: Das Pferd.

Einleitung.

Das Pferd ist das edelste unsrer Hausthiere.

An stolzer Hoheit der Erscheinung, an inniger Vertrautheit mit des Menschen Dasein und Haushalt wird es von keinem anderen Thiere erreicht. Darum hat die Sage der Völker, die Poesie der Dichter in dem Rosse von jeher einen Abglanz des Göttlichen in der Schöpfung gesehen und den Empfindungen des Erhabenen, die das herrliche Wesen in ihnen erweckte, oft einen hochpoetischen Ausdruck verliehen. Nach der Vorstellung der Alten wird der Sonnengott von einem Paar der edlen Thiere gezogen:

„Und Phöbus steigt herauf,
Sein Roßgespann trinkt süßen Quell
Aus Blumenkelchen auf."

Vom Buch Hiob der Bibel bis zum modernen Volksliede herab, von Ostindien bis Schottland klingt der Preis des Pferdes. Die Griechen erhoben es im Pegasus zum Träger dichterischer Begeisterung; Swift begabte seine Hauyhnms mit menschlichem Verstande; unsre Vorfahren, die Germanen hielten kein Geschöpf für würdiger, den Himmlischen als Opfer dargebracht zu werden; im deutschen Märchen sind Rosse die Bewahrer und Verkünder tiefer Geheimnisse. Ein Dichter wie Shakespeare weiß die schönen Formen des Thieres trefflich zu malen:

„Rundhufig, kurz gefesselt, ungebrochen,
Brust tief, Aug' groß, Kopf klein und Nüstern weit,
Hoch aufgesetzt, spitzöhrig, rein in Knochen,
Haar weich, Schweif dick, feinmähnig, Kruppe breit,
— So fehlt dem Pferde nichts, um zu beglücken
Den stolzen Reiter auf dem stolzen Rücken."

Aber nicht mit der ästhetischen Erscheinung des Pferdes haben wir es hier zu thun, sondern mit dem materiellen Nutzen, den dasselbe uns gewährt. Auch in dieser Hinsicht giebt das Pferd andern Hausthieren nichts nach. Es ist als Reit- und Zugthier von den arabischen Nomaden seit uralten

Zeiten in Krieg und Frieden benützt worden, ist mit der Hyksosherrschaft 2000 Jahre v. Chr. in Ägypten eingeführt worden und hat von da aus erst über die alte, seit Mexiko's Eroberung durch Cortez 1521 auch über die neue Welt seinen Weg gemacht. Der Gebrauch zum Fahren ist älter als der zum Reiten; noch Homer kennt das Reitpferd nicht, sondern allein das Wagenpferd. Mit diesem haben wir uns denn auch hier ausschließlich zu beschäftigen.

Wir beginnen unsere Wanderung bei dem Stall, kommen demnächst auf Wagen und Geschirr zu sprechen, und wenden uns dann zu dem Pferde selbst, seiner Behandlung und Dressur, seiner Eigenart und seinen Unarten. In einem zweiten, kürzeren Theile fassen wir zusammen, was über das Pferd in naturgeschichtlicher Hinsicht zu wissen nöthig ist.

Erster Theil.

Die Fahrkunst.

Erster Theil.

Die Baukunst.

Erste Abtheilung.

Erstes Kapitel.

Der Stall.

Der Stall ist die Wohnung des Pferdes.

Ein guter Stall muß bequem und gesund sein, reine Luft, aber keine Zugluft enthalten, deßhalb mit genügender Canalisation und Ventilation versehen sein und endlich das nöthige Licht haben. Nasse und kalte Ställe sind ungesund und nachtheilig für die Pferde.

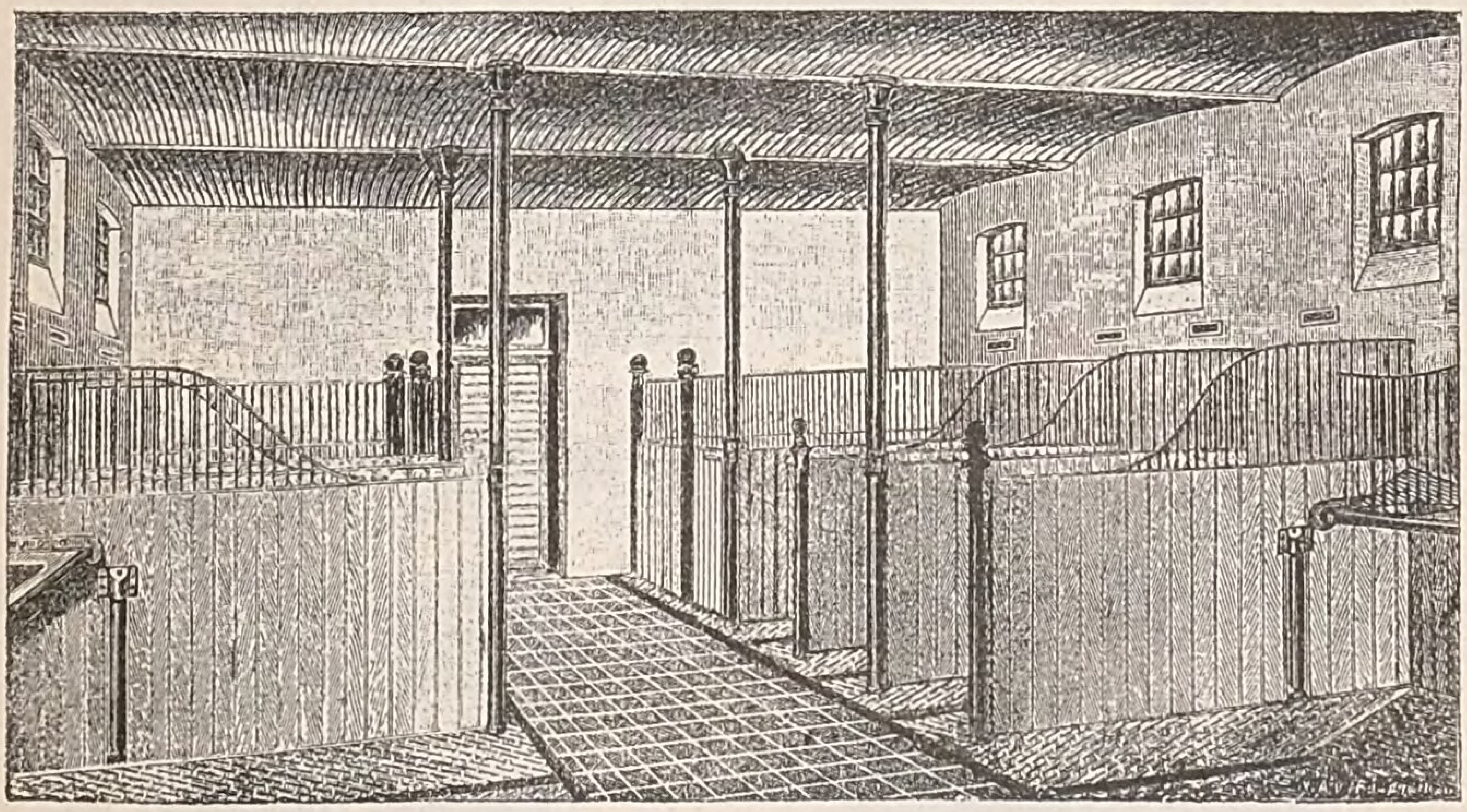


Fig. 1. Großer Luxusstall mit gewölbter Decken=Construction.

Hohe, gewölbte Ställe sind allgemein beliebt (s. Figur 1); alle Militär=Ställe werden jetzt massiv und gewölbt angelegt. Alle gewölbten Ställe sind mehr oder weniger warm und bedürfen daher durchaus einer guten Ventilation.

Die Temperatur soll zwischen 12 und 15 Grad Reaumur schwanken. Zu kalte Stallungen erfordern eine sehr starke Fütterung, da die Pferde einen zu großen Theil des Futters zur Wärmebildung verwenden müssen, der folglich für die Kraftleistung verloren geht. Bei zu großer Wärme wiederum verlieren die Pferde den Appetit, sie fressen schlecht und nehmen darum auch nicht zu.

Große, gut angebrachte Fenster übernehmen oft die Ventilation allein; wo jedoch die Fenster nicht ausreichend sind, muß Deckenventilation angebracht werden. Dies ist unbedingt nöthig; denn die Erfahrung hat gelehrt, daß Pferde in gut ventilirten Ställen ein vorzügliches Aussehen haben: ihre Haut ist glänzend, das Auge lebhaft, die Bewegung leicht. Die Pferde in schlecht ventilirten Ställen zeigen ein schläfriges Wesen und fallen durch ihr struppiges Haar unangenehm auf.

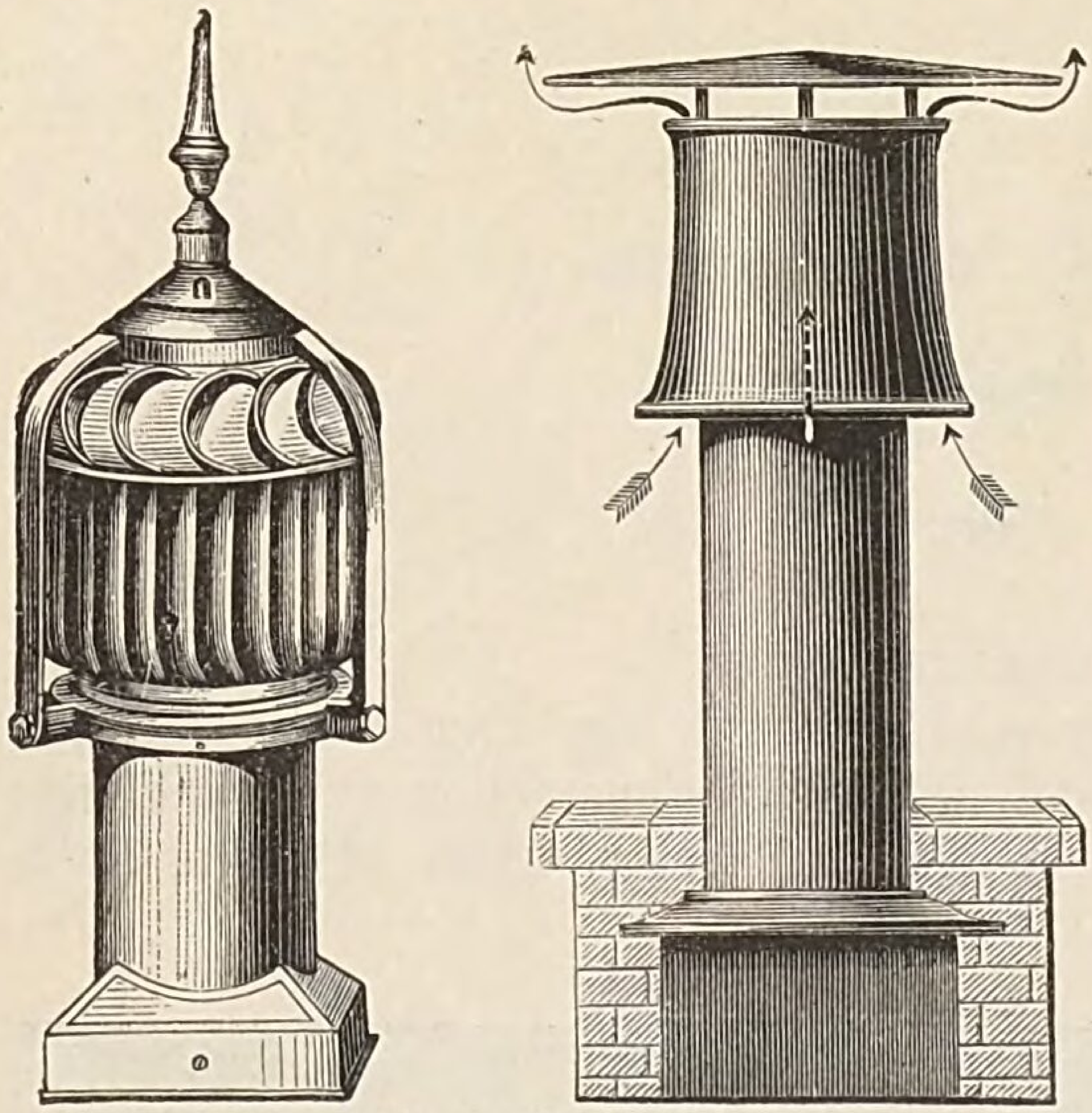


Fig. 2. Ventilation.

Gute Ventilationsanlagen zeigt Figur 2.

Jeder gute Stall muß das nöthige Licht besitzen. Die Fenster müssen, um nicht zu blenden, oberhalb der Köpfe der Pferde angebracht sein. Sie sollen sich bis zu einem Winkel von 45 Grad derart nach innen öffnen, daß die einströmende Luft nach oben dringt und die Pferde nicht direct davon getroffen werden. Eine gute Fensterconstruction zeigt Figur 3.

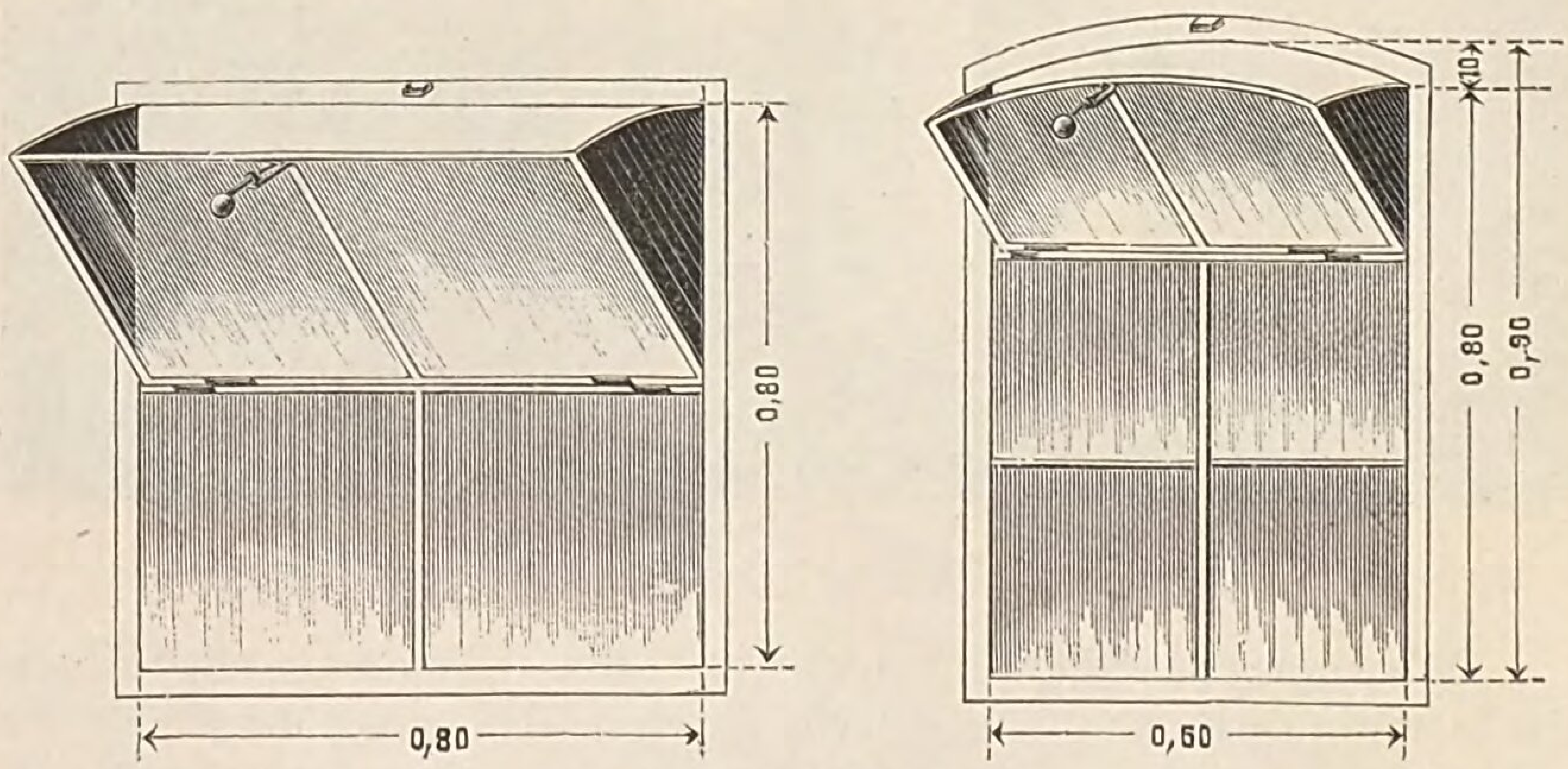


Fig. 3. Stallfenster.

Gegen die Blendung der Pferde durch die Mittagssonne des Hochsommers sind entweder Rollgardinen anzuwenden, oder aber die Fenster mit blauer Wasserfarbe anzustreichen. Im Herbst läßt sich diese Farbe wieder entfernen.

Da bei zu hellem Licht der Stall sehr heiß wird und auch viel Ungeziefer: Fliegen, Mücken u. dgl. sich einfindet, so habe ich im Sommer

gewöhnlich die Stallfenster gänzlich entfernt und grüne Gazefenster eingesetzt. Während der Nacht lassen sich leicht Decken oder Strohmatten anbringen.

Die Reinigung der Fenster, falls dieselben nicht gestrichen sind, muß wenigstens wöchentlich einmal erfolgen. Schmutzige oder zerbrochene Scheiben lassen auf einen unsaubren Fahrer oder Wärter schließen. Um die Luft im Stall rein zu erhalten, ist außer einer guten Ventilation auch eine gute Canalisation nöthig, welche alle Nässe, Stalljauche u. s. w. ableitet. Vielfach ist die Wasserleitung damit verbunden, damit die Jauchrinne täglich ausgespült werden kann. Fig. 4 zeigt uns einen practisch angelegten Stall

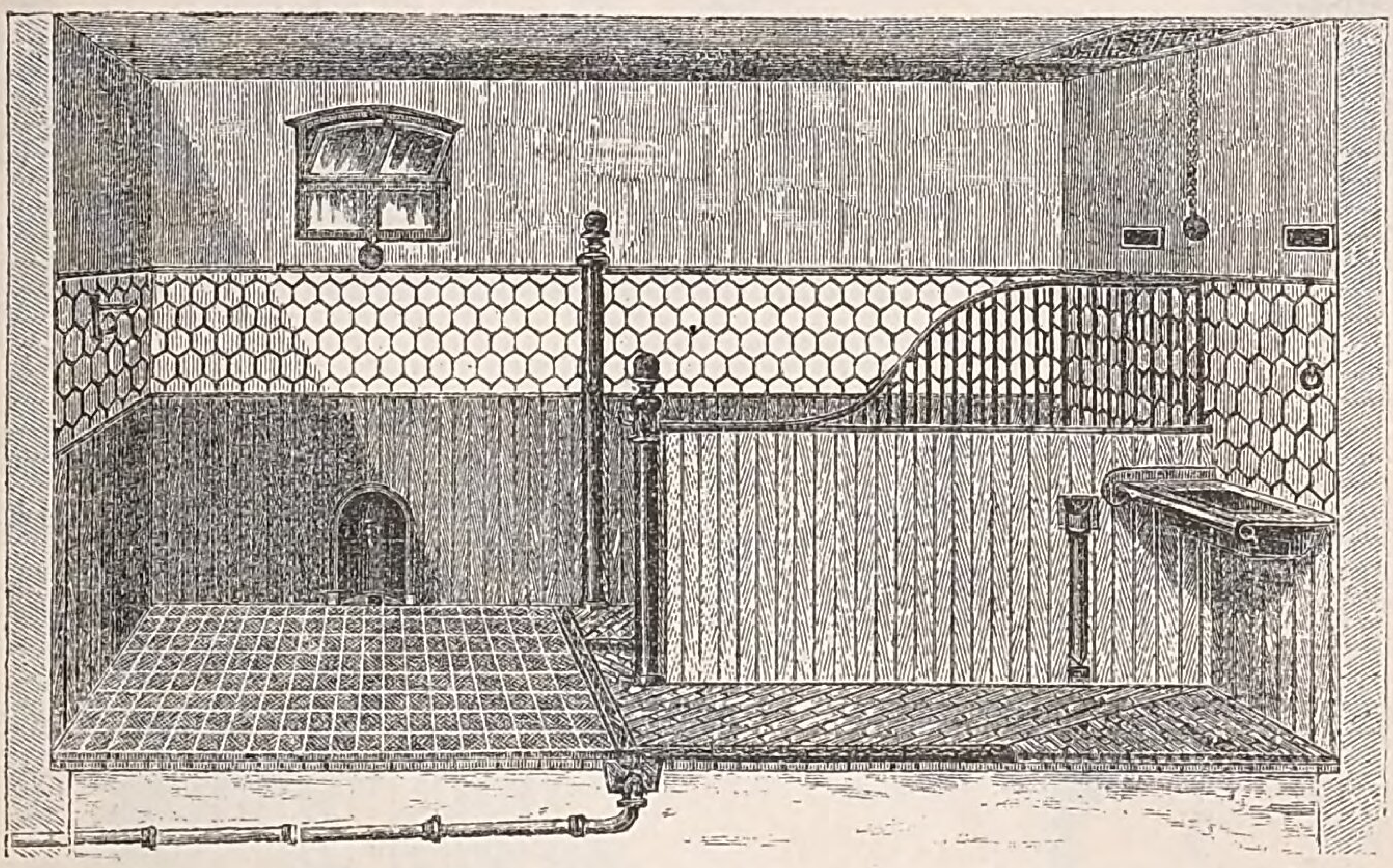


Fig. 4. Canalisationsanlage.

in der Seitenansicht; Wandbekleidung, Pflasterung, Anlage des Krippentisches und der seitlichen Halfterführung sowie Canalisation sind aus der Abbildung ersichtlich.

Wenn die unten aus Holz, darüber aus Porzellanplättchen bestehende Wandbekleidung ringsum im Stalle durchgeführt wird, so erhöht dies das Aussehen des Ganzen wesentlich und trägt viel zur Reinhaltung bei; auch erweist sich diese Einrichtung auf die Dauer practischer und billiger als jede andre.

Die Stände sind entweder Boxen, Kastenstände oder Lattirstände.

Die Boxe (s. Fig. 5) wird gewöhnlich für Renn-, Jagd- oder Reitpferde, welche sich frei bewegen sollen, benutzt.

Der Flächenraum einer Boxe kann $3\frac{1}{2}$—$4\frac{1}{2}$ Quadratmeter betragen; je größer sie ist, desto besser. Die Seitenwände bestehen aus Eichenholz und sind noch mit einem eisernen Gitter überzogen. Die Thüren sind entweder

auf Rollen gesetzt und zum Schieben eingerichtet, oder es sind mit schweren eisernen Bändern versehene Drehthüren. Die Krippe wird, um den Raum nicht zu sehr zu beengen, in der Ecke angebracht. Auch muß in der Boxe ein Ring oder eine Halfterführung vorhanden sein, damit das Pferd während des Putzens befestigt werden kann. (S. Fig. 8.)

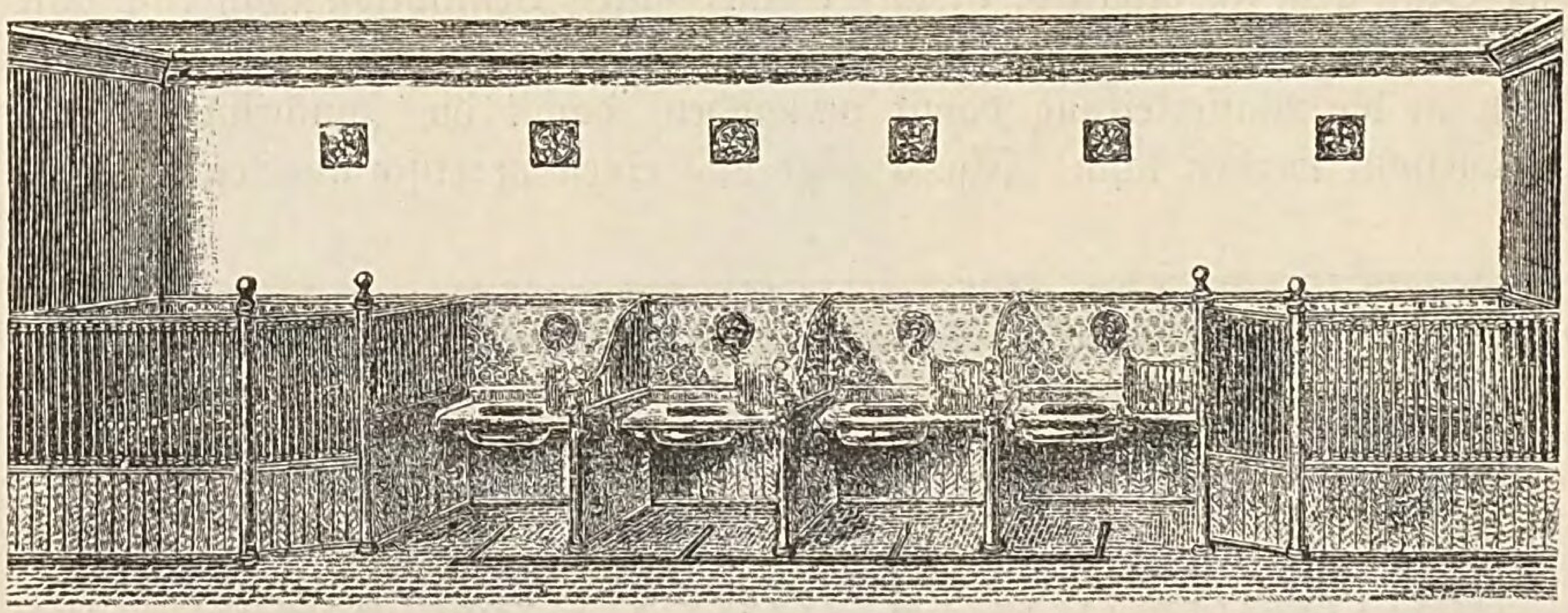


Fig. 5. Ein Stall mit Boxen.

Die Kastenstände, (s. Fig. 6) welche in jedem kleineren Luxusstall üblich sind, müssen etwa 3 $^1/_2$ Meter lang und 2 Meter breit sein. Die Seitenwände sind aus eichenen Bohlen zusammengefugt und etwa 1,40 Meter hoch; von

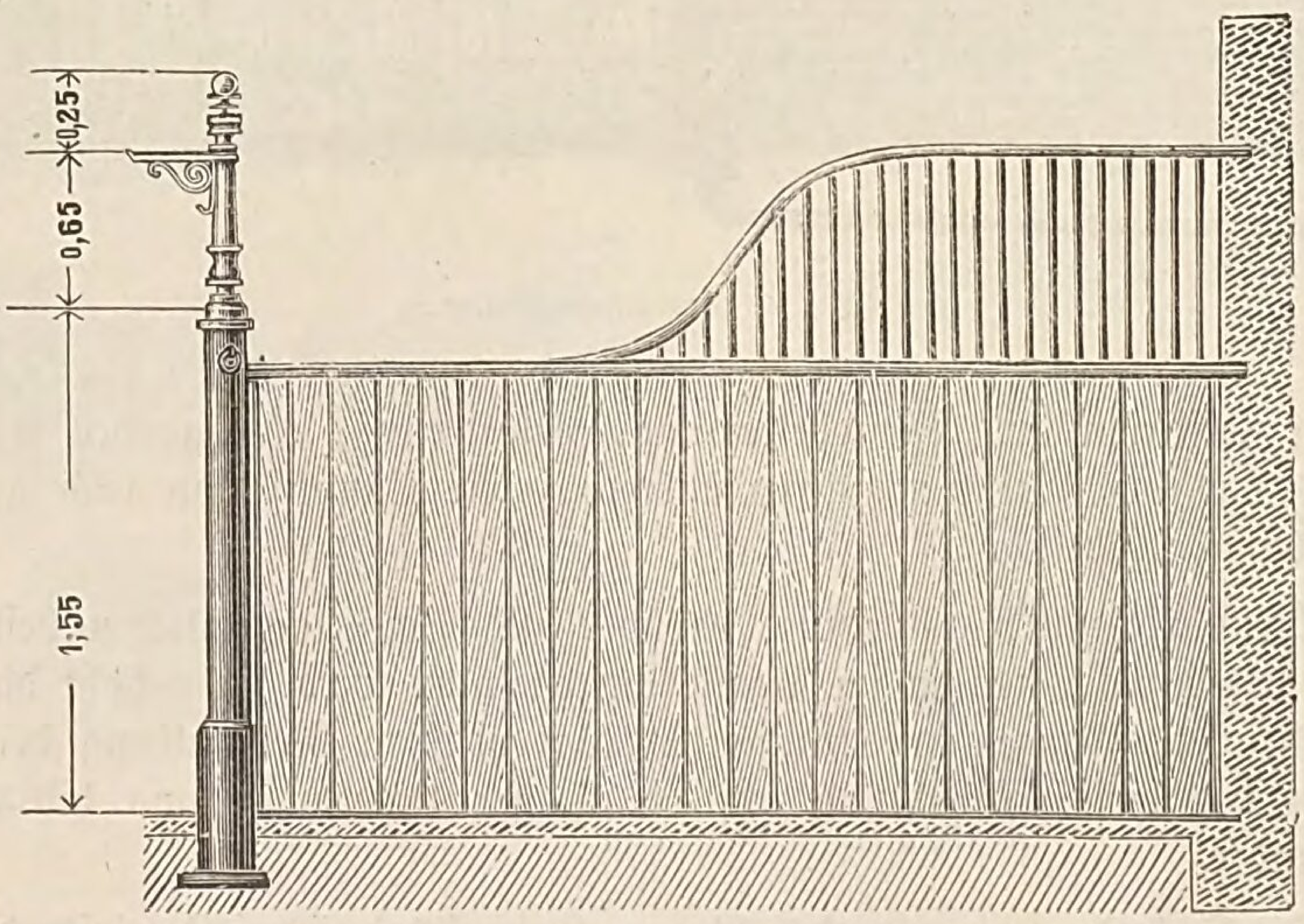


Fig. 6. Seitenwand eines Kastenstandes.

der Mitte der Wand geht nach dem Kopfende eine eiserne Scheidewand. Die Standsäulen müssen rund sein und, wenn sie nicht bis zur Decke reichen, in eine Kugel oder einen Pferdekopf auslaufen. Alles muß abgerundet sein, damit sich die Thiere nicht beschädigen können. An der Säule ist ein Haken

angebracht, an welchem das Geschirr und Zaumzeug aufgehängt werden kann. Der Ring an der Seite dient zum Ausbinden der Pferde, falls dieselben umgedreht sind.

In Ställen, in denen die Säulen bis zur Decke reichen, lassen sich am besten Geschirrträger zum Hochklappen und zum Drehen anbringen. (S. Fig. 7). Ist die ganze Construction von Eisen, so müssen auch die Geschirrträger mit der Auskleidung des Stalles harmoniren. (S. Fig. 7, Nr. 1—3). Anders in Ställen mit Messingverzierung.

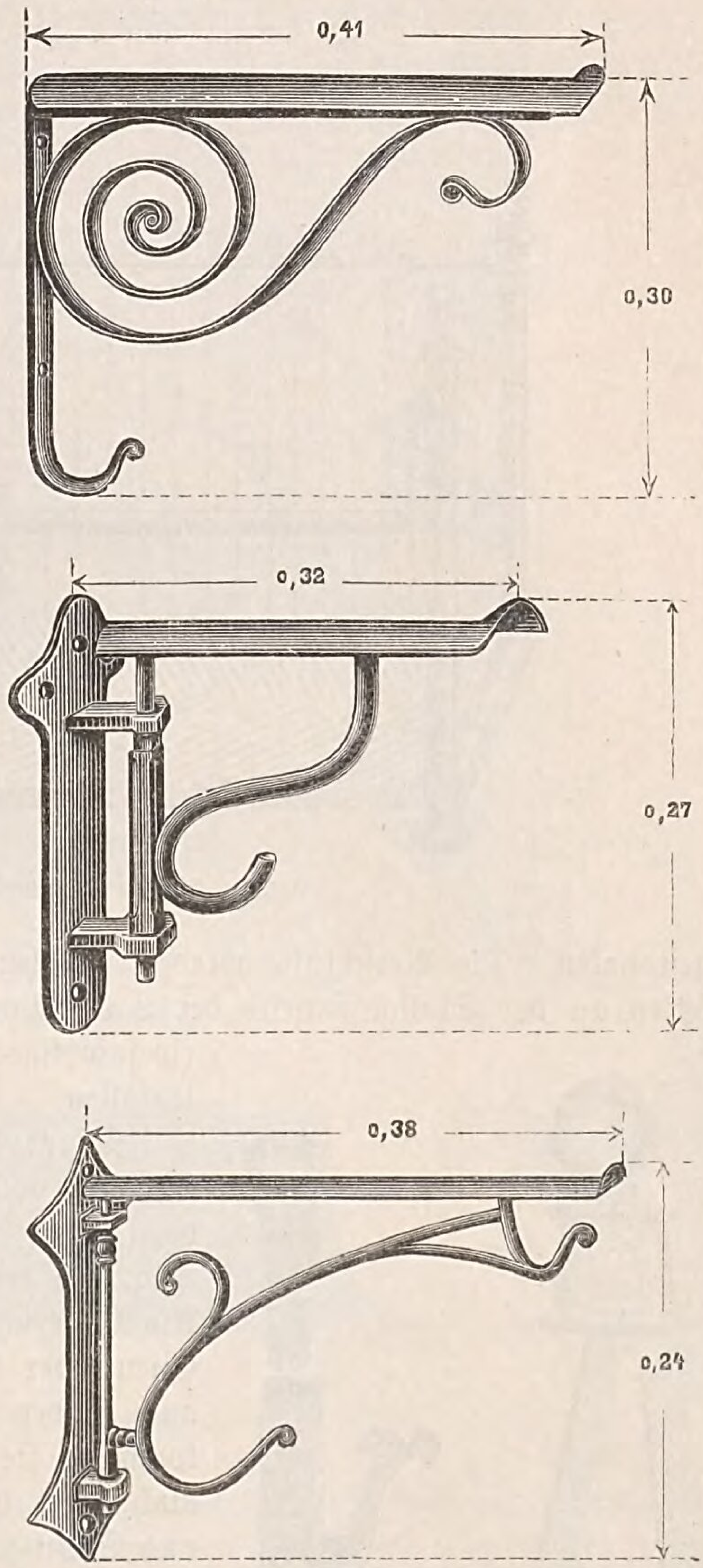


Fig. 7. Geschirr- und Zaumriegel.

Die Lattirstände unterscheiden sich von den Kastenständen dadurch, daß die Scheidewand fehlt; an ihre Stelle treten bewegliche Lattirbäume. Lattirstände sind in allen größeren Militär-, Omnibus- und Pferdebahnställen gebräuchlich und nehmen etwas weniger Platz ein als Kastenstände. Die Lattirbäume (s. Fig. 8) sind mittelst Kette an der Krippe und hinten an der Lattirsäule befestigt. Die Kette kann etwas lang sein, damit der Lattirbaum — im Fall daß ein Pferd darunter liegt — nachgiebt. Der Lattirbaum soll etwa 120 Centimeter hoch angebracht sein und hinten etwas tiefer hängen als vorn. Das letzte Dritttheil wird sauber mit Stroh umflochten, welches bis zur Streu reichen muß; das Stroh soll ein sicheres Trennmittel für böse Pferde bilden und giebt auch dem Stall ein eleganteres Ansehen. Die Lattirbäume sind meistens aus Holz oder besser aus Eisen gefertigt. Eiserne Lattirbäume können nicht zerfressen werden und sind auch sonst dauerhafter.

In allen Ställen mit Lattirständen muß eine Vorrichtung getroffen sein,

die es möglich macht, die Lattirbäume, sobald etwas vorfällt, schnell ohne Mühe auszuhaken. Hierzu empfehlen sich die in Fig. 9 abgebildeten Sicher-

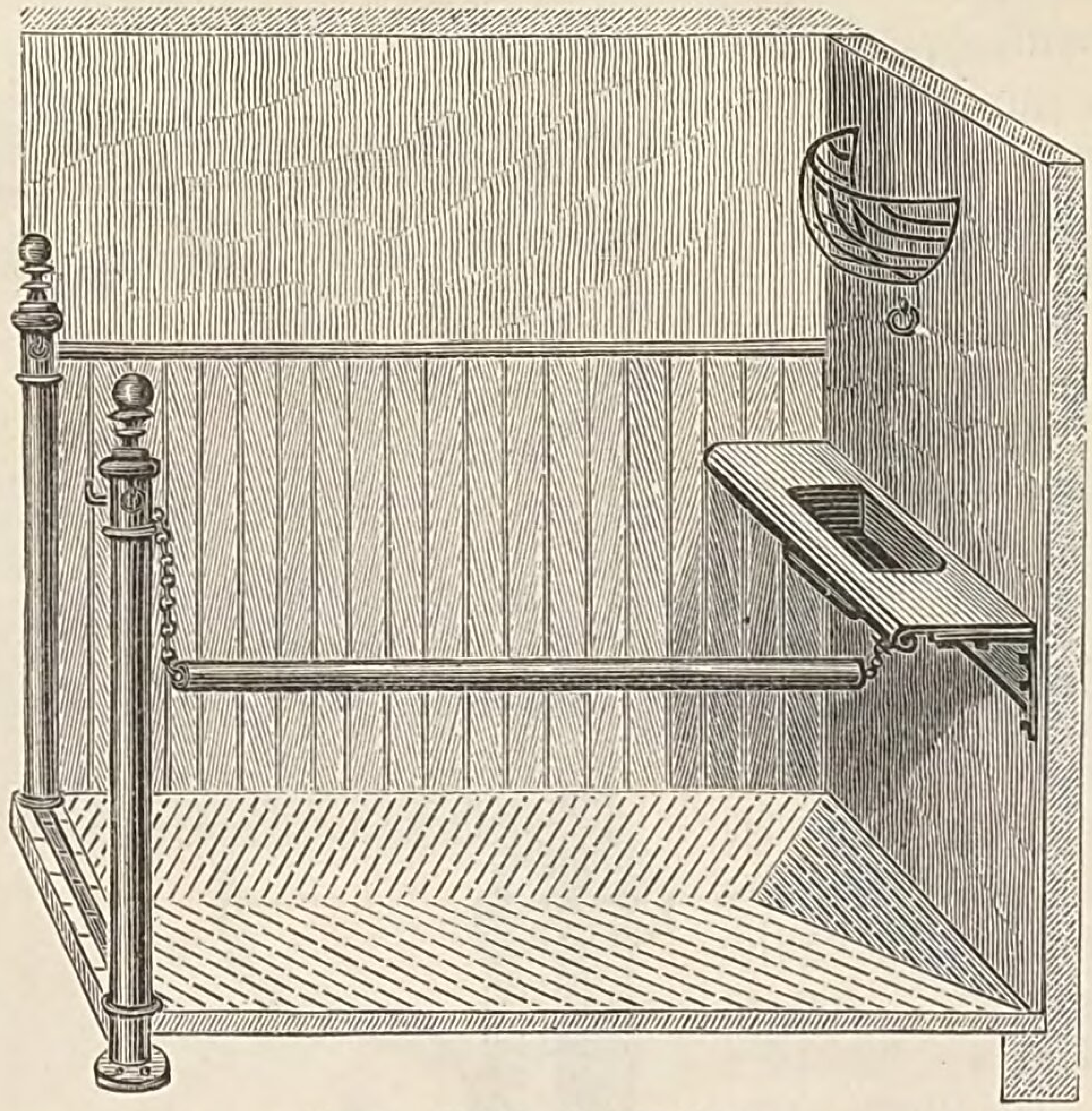


Fig. 8. Einfache Stalleinrichtung.

heitshaken. Die Verschlüsse werden zwischen den Gliedern der Aufhängeketten an der Stallgassenseite der Lattirbäume eingelassen und ermöglichen ein sofortiges Lösen der Bäume bei etwaigen Unfällen.

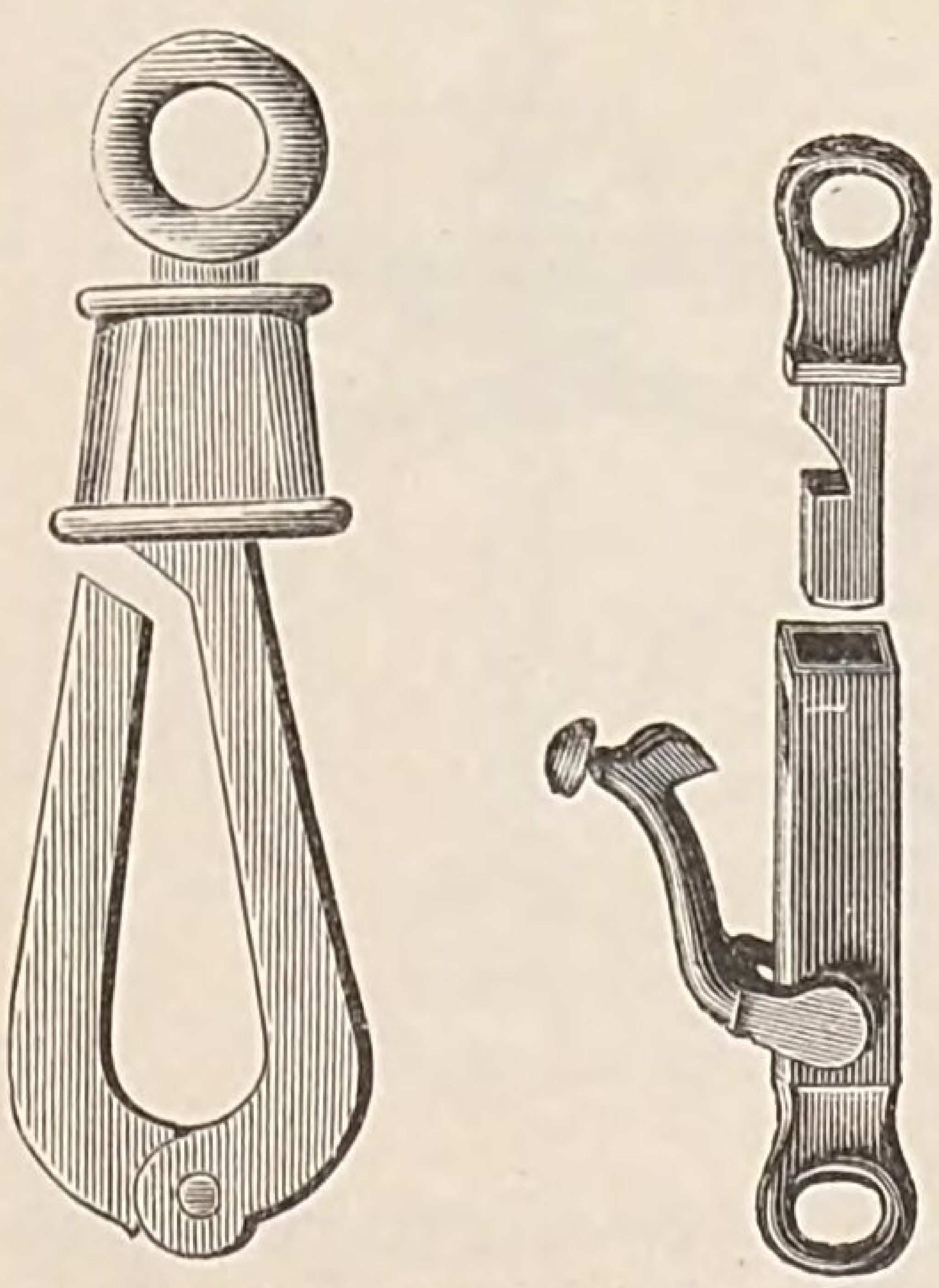


Fig. 9. Sicherheitshaken für Lattirbäume.

Die Krippe und Raufe (der Krippentisch) soll vollständig abgerundet sein, damit das Pferd sich an nichts verletzen kann. (Fig. 10a zeigt eine praktische Einrichtung.) Als Material wird angewendet: Holz, Stein, Eisen oder Marmor. Holzkrippen sollten auch in dem ärmsten Stall nicht mehr vorkommen; sie säuern das Futter und sind auch nicht dauerhaft. Besser als Krippen aus Stein sind solche aus Eisen. Marmor kommt nur in größeren feinen Luxusställen zur Anwendung. Die Höhe der Krippe richtet sich natürlich nach der Größe des Pferdes; die gewöhnliche Höhe ist 125—130 Centimeter.

Wo die Raufe am besten angebracht wird, zeigt Fig. 10a. Der alte Brauch, die Raufe hoch über der Krippe anzubringen, ist nicht allein eine

Qual für die armen Thiere, sondern wirkt auch schädlich, indem dem Pferde der ganze Staub in die Augen fällt. Alle diejenigen Pferde, welche etwas Anlage zu Senkrücken haben, müssen unbedingt tief fressen. Jeder denkende Pferdefreund wird deßhalb die hohen Raufen verwerfen und sich der praktischen Construction bedienen, die hier abgebildet ist. In allen Militärställen wird das Heu einfach dem Pferde vor die Füße gelegt, was eigentlich das Praktischste ist, denn die Pferde suchen dann jeden Halm auf.

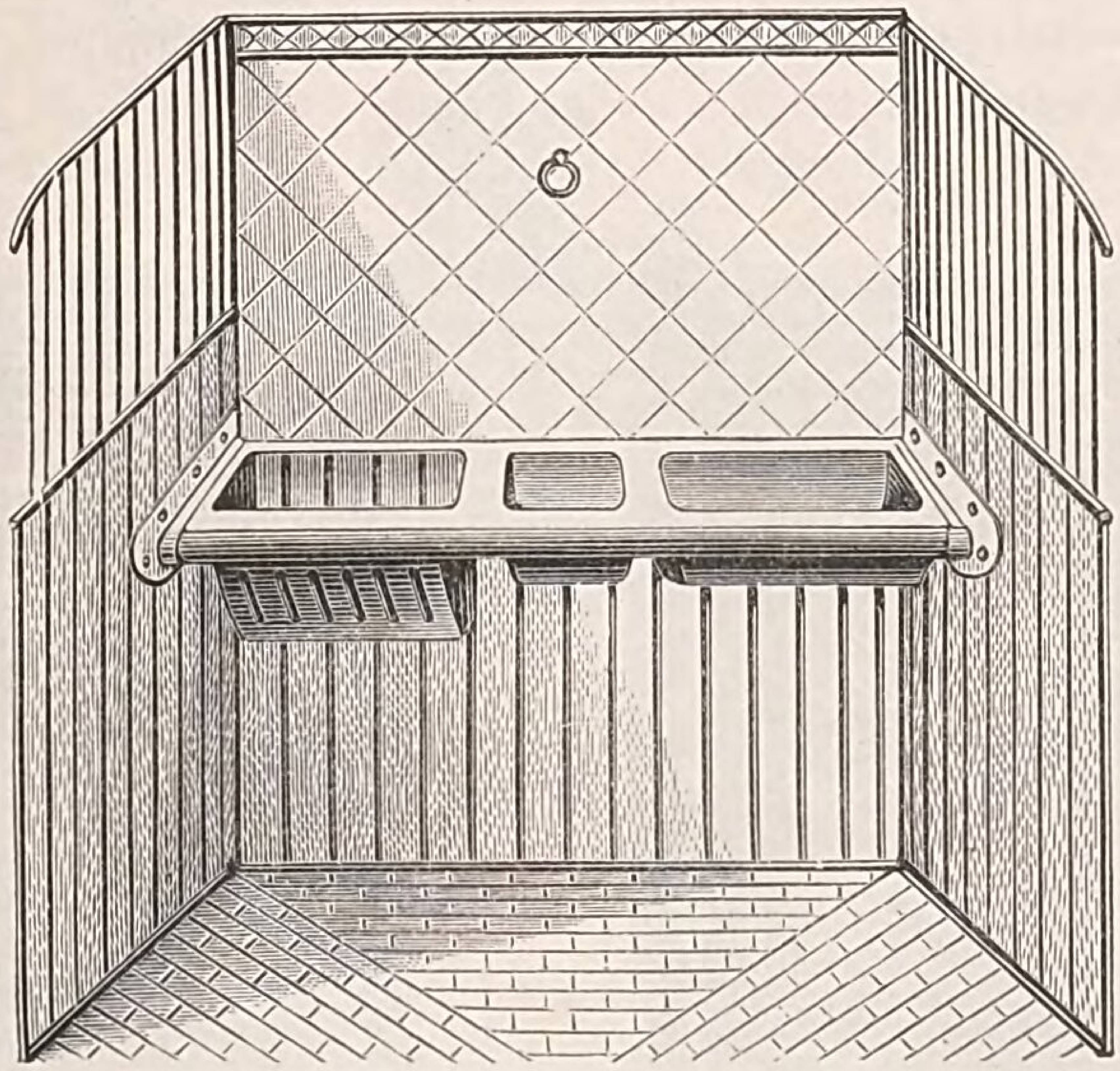


Fig. 10a. Die Krippe und Raufe.

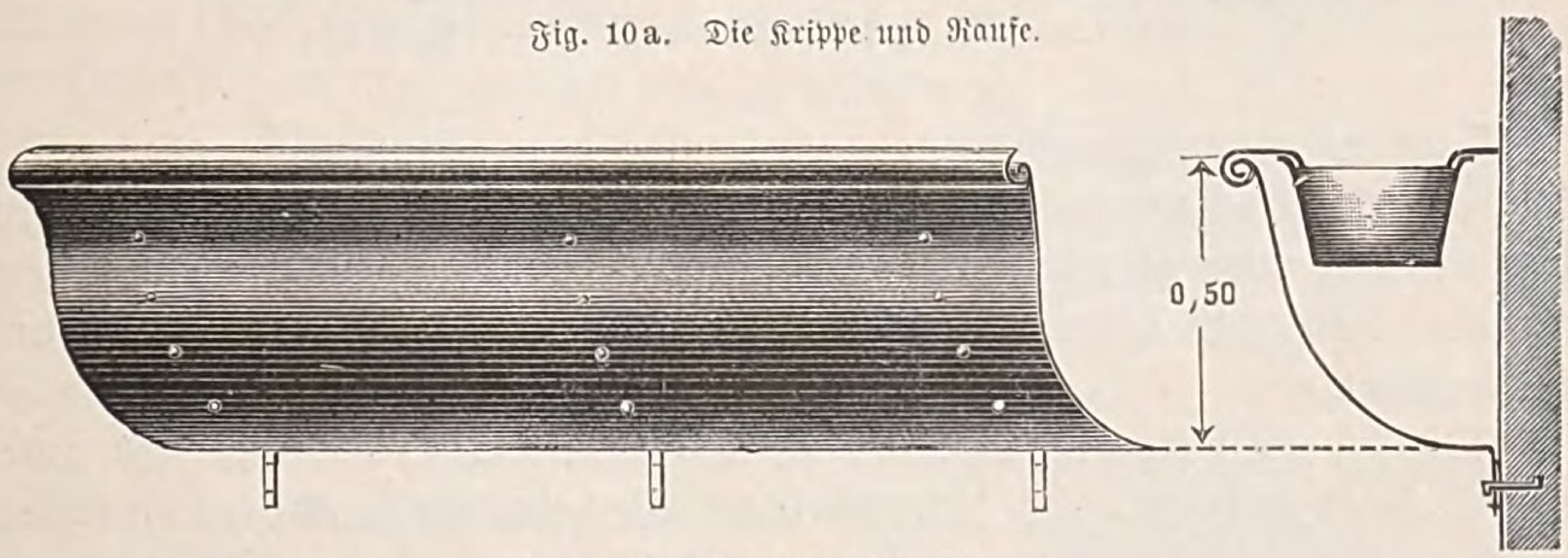


Fig. 10b. Schutzblech der Krippe.

Zwischen Krippe und Fußboden empfiehlt sich statt der gewöhnlichen Holzbekleidung die von der Firma Venver (Berlin) in Aufnahme gebrachte Vorrichtung aus gebogenem Eisenblech. Alle Abfälle und Reste vom Heu, die sonst zwischen der Holzbekleidung liegen blieben und eine Brutstätte für Ungeziefer boten, fallen hier auf den Fußboden. Fig. 10b zeigt eine solche Wand von vorn und von der Seite.

Zur Krippe gehört noch die Befestigung des Pferdes.

Die beste Halfterführung ist aus Fig. 11a zu ersehen. Sie ist dicht am Krippentisch angebracht und gestattet dem Pferde die größtmögliche

Bewegung, ohne ihm zu viel Freiheit zu gewähren. Zur Befestigung des Pferdes dient eine verzinnte Kette mit Carabinerhaken, in einem Riemen endend, welch letzterer durch einen Porzellanring gleitet und an seinem unteren Ende mit lederumnähten Contregewicht und Gummipuffer versehen ist. Das Contregewicht wird durch eine Messingschraube am Riemen befestigt und derselbe kann nach Belieben lang oder kurz gemacht werden. Diese Einrichtung hat allseitig großen Anklang gefunden. Beim Anbringen ist darauf zu achten, daß der Abstand zwischen dem Knopf und dem unteren Nocken genau 82 Centimeter betrage, damit sich die Rinne ausheben läßt, um den Riemen zu stellen.

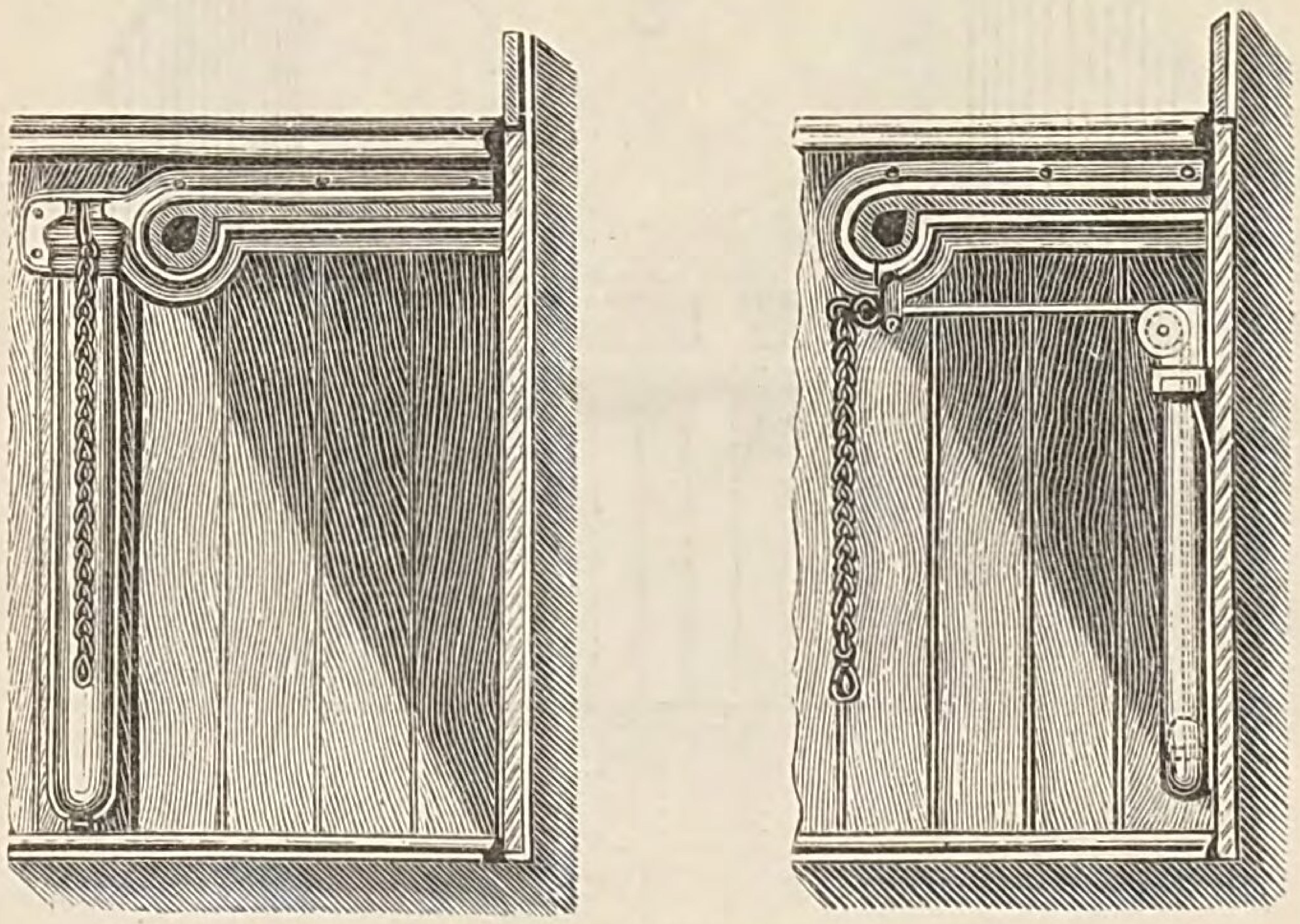


Fig. 11a. Halfterführungen. Fig. 11b.

Eine andere Halfterführung kann unter dem Krippentisch oder rechts und links an den Trennwänden der Stände dicht am Tisch angebracht werden, was vielfach vorgezogen wird. Das Contregewicht ist mit Gummipuffern versehen und mit Leder umnäht, damit dasselbe geräuschlos auf- und niedergleitet.

Die letzte und einfachste Halfterführung zeigt Fig. 11b. Sie wird unter dem Tisch angebracht. Der Riemen läuft über eine Rolle und ist an seinem untern Ende mit Gewicht versehen, welches in der eisernen Führung auf und niedergleitet.

Das Befestigen der Pferde mit Ketten ist ganz und gar nicht zu empfehlen; sie verursachen nicht allein ein unerträgliches Geräusch, sondern sehr oft kommt es auch vor, daß sich die Pferde in den Ketten verfangen und ganze Nächte darin sitzen, was die übelsten Folgen nach sich zieht. Auch bei der Kettenanhalfterung sind mehrere sehr practische Erfindungen patentirt, jedoch ist die oben angeführte moderne Halfterführung entschieden vorzuziehen.

Die Wände und die Wandbekleidung ist entweder massiv oder mit Oel- oder Kalkanstrich hergestellt. Etwa 1 Meter von dem Fußboden sind starke

Holzpannele angebracht. Die Wandbekleidung über dem Krippentisch besteht aus Porzellan, Marmor oder kleinen gelben, blauen und weißen Tafeln. Wo dergleichen zu kostspielig erscheint, ist eine gut blau getünchte Wand das Beste. Porzellanbekleidung hat den Nachtheil, daß sie zu hell für die Pferde ist. Mit Oelfarben sollte der widrigen Ausdünstung wegen kein Stall angestrichen werden.

Oberhalb des Krippentisches wird noch in der schachbrettartigen Wandbekleidung ein Ring zum Hochbinden der Pferde angebracht. Über diesem Ring läßt sich ein Rahmen anbringen, der die herausziehbaren Namensschilder der Pferde enthält; die Platten sind meist aus Eisen, Glas oder Schiefer angefertigt. (S. Fig. 12).

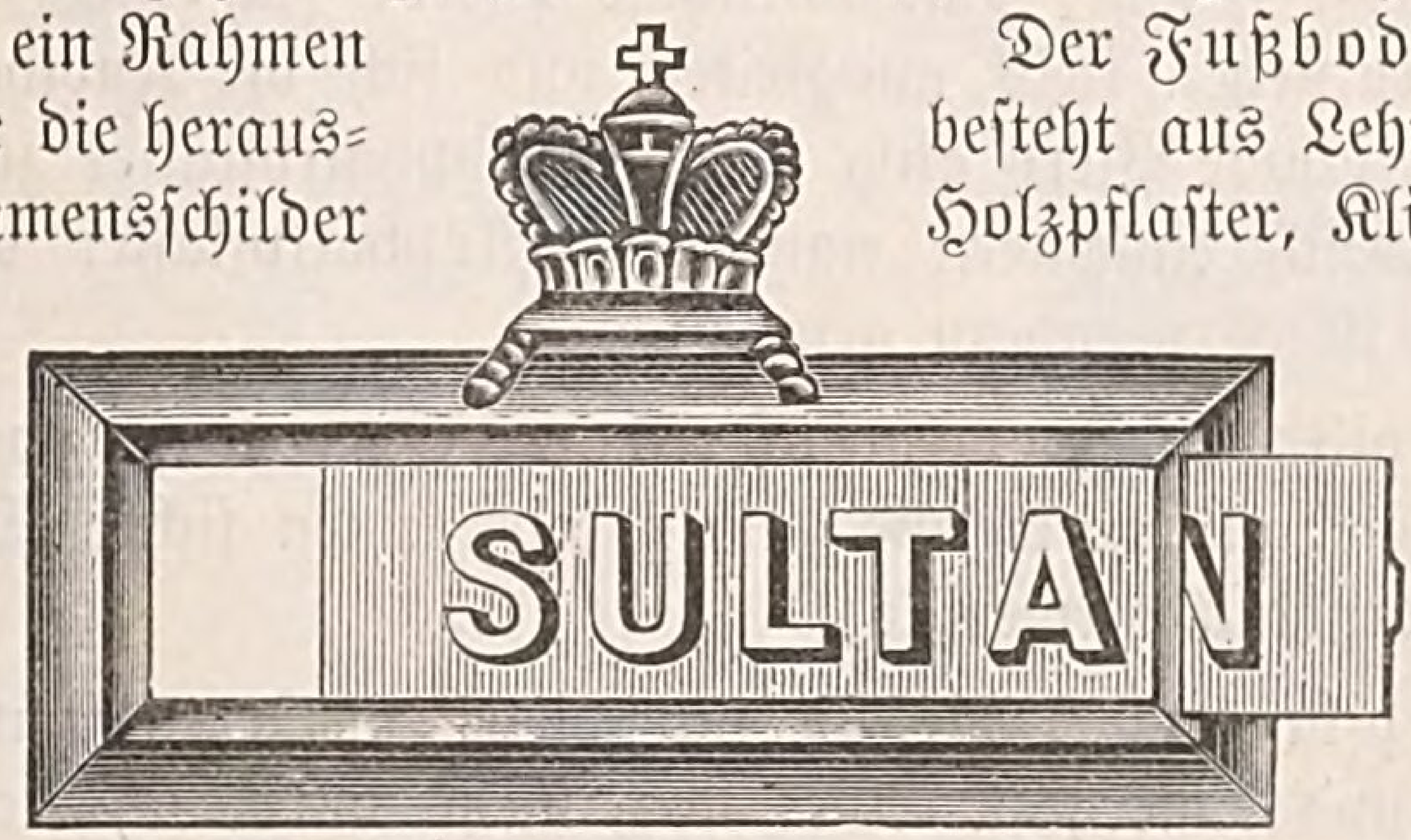


Fig. 12. Namensschild mit Kronenaufsatz.

Der Fußboden des Stalles besteht aus Lehm, Holzbohlen, Holzpflaster, Klinkern, Asphalt oder Cement. Welches von diesen das beste Pflaster sei, darüber sind die Meinungen sehr getheilt.

Für einen eleganten Luxusstall bewährt sich nach meiner Überzeugung die Pflasterung mit gebrannten Klinkern am besten. Sie saugen die Nässe nicht auf und halten für die ganze Dauer des Stalls. Eine Klinker siehe Fig. 13*). In die Mitte der Klinkerpflasterung kommt die Jauchrinne, welche alle Flüssigkeiten aufnimmt. Die Pflasterung muß etwas schräg gegen diese Mitte hin geneigt sein, wie aus der Zeichnung in Fig. 10a zu ersehen ist.

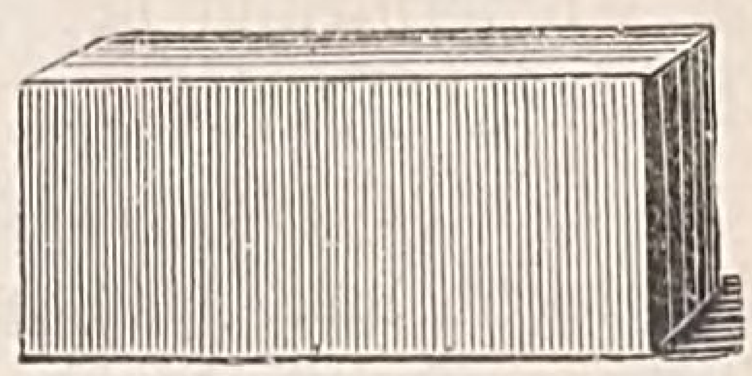


Fig. 13. Klinker für Stallpflasterung.

Bei dem Holzpflaster sind die Klötze ähnlich den Klinkern geformt, jedoch etwas stärker und länger. Bei der Pflasterung werden die Klötze auf den Kopf gestellt und so eng aneinander gesetzt, daß nur eine ganz schmale Spalte bleibt; diese wird mit Kiessand gefüllt und das Ganze mit Steinkohlentheer ausgegossen. Der Untergrund muß festgerammt sein, sodaß das Ganze eine ebene Fläche bildet. Dieses Pflaster ist sehr leicht herzustellen und nächst dem Klinkerpflaster das dauerhafteste. Leider nutzen sich die Holzklötze ungleichmäßig ab und zeigen nach langem Gebrauch Unebenheiten. Dieses Pflaster ist z. B. im Berliner Hauptfeuerwehrdepot angewendet; dort habe ich es gesehen, bin aber zu dem Urtheil gelangt, daß es bei weitem nicht so zweckmäßig ist als Klinkerpflaster.

Holzbohlen als Pflaster kommen mit Recht immer mehr außer Gebrauch. Liegen die Bohlen hohl, so geht während des Winters unter dem

*) Eine hochelegante Stalleinrichtung mit allen Utensilien hält die Firma A. Benver, Berlin Mohrenstraße 56. Hier kann der Praktiker wie der Laie Studien machen und darf versichert sein, auf alle seine Fragen den genauesten Bescheid zu erhalten. Die Klinkern werden eigens von dieser Firma hergestellt und haben einen Weltruf gewonnen.

Boden ein kalter Luftzug, der den Pferden schaden muß; liegen sie fest auf, so entwickelt sich ein starker Ammoniakgeruch. Auch bietet Bohlenpflasterung gegen Ratten und Mäuse nicht den geringsten Schutz. Holzbohlen sind mithin jedenfalls zu verwerfen.

Asphaltpflaster kommt dem Klinkerpflaster ziemlich gleich, nur daß es nicht so lang vorhält, als dieses. Während der heißen Sommertage treten die Pferde den Asphalt stellenweise völlig ein. Nasser Asphalt bietet eine so schlüpfrige Fläche, daß unruhige Pferde sich nicht mehr hinlegen, weil sie beim Aufstehen stets ausgleiten und sich die Knochen zerschlagen. Schon manches schöne Pferd ging auf dem Asphaltpflaster zu Grunde. In Remisen und Geschirrkammern eignet sich Asphaltpflaster vortrefflich, im Stall hingegen ist es geradezu gefährlich.

Ähnliches gilt vom Cementpflaster. Cement ist zwar dauerhafter als Asphalt, bietet aber ebenfalls dem Pferde keinen sichern Halt beim Auftreten und ist deßhalb verwerflich.

Feldsteinpflasterung, die ich auf vielen größeren Gütern beobachtet habe, ist billig und dauerhaft. Aber noch mehr würde ich Sand empfehlen. In der „Landwirthschaftlichen Thierzucht“ führt Baron von Blomberg auf Grund 20jähriger Erfahrung folgende Gründe für diese Art des Fußbodens an: Erstens: Die Pferde stehen stets weich und kühl; jenes ist für die Conservirung der Sehnen und Knochen, dieses für die Hufe sehr vortheilhaft. Zweitens: Im Winter kommen weder Kronentritte, noch Bein- und Hüftbeschädigungen vor, wie sie bei alten gebrauchten Pferden beim Aufstehen vom glatten Pflaster oder gebohlten Fußboden häufig sich einstellen. Drittens: Die Stallatmosphäre kann immer rein und gut erhalten werden; man braucht die Sandunterlage nur von Zeit zu Zeit tief umzugraben und einige Fuhren Sand vorräthig zu halten, von dem wöchentlich einmal eine dünne Schicht über die Stände gestreut wird. Viertens: Die Ersparniß an Hufbeschlag ist eine beträchtliche, namentlich im Winter, wo die Pferde oft 14—16 Stunden lang die Nacht hindurch mit scharfen Eisen stehen. Fünftens: Der Gewinn eines guten und billigen Wiesendüngers. Sechstens: Die Ersparniß der ganzen Anlage und Instandhaltung der Stallpflasterung. Siebentens: Das reinliche Aussehen eines solchen Stalles. — Dem allen halte ich folgende Bedenken entgegen: Erstens dürfte der reine Sandboden ohne Streu im Winter für die Pferde zu kalt sein, so daß sie sich schwerlich hinlegen werden; und zweitens möchte der feine Sand (nicht Kies), den Hr. Baron von Blomberg verlangt, wohl nicht überall zu bekommen sein.

Ich habe, ehe die Torfstreu eingeführt wurde, nur Sand oder Sägespäne als Unterlage benutzt und kann jedem diesen billigen Fußboden empfehlen; nur würde ich empfehlen, über die Sandschicht eine gute saubere Strohlage zu breiten, welche als eine Art Matratze angelegt sein muß. Bei Sand allein würden ungeduldige Pferde so tiefe Löcher scharren, daß sie nicht mehr die Krippe erreichen könnten.

Noch ist von dem Lehmpflaster zu sprechen. Ein gutes Lehmpflaster ist wohl nächst dem Klinkerpflaster das beste und jedenfalls billigste. Es war früher in den Militärpferdeställen allgemein üblich; ein Ausgleiten der Pferde, selbst bei plötzlicher Alarmirung, kam gar nicht vor. Die Pflasterung geschah in folgender Weise: Es wurde abwechselnd je eine Schicht Lehm und eine Schicht Eisenfeilspäne gelegt, das Ganze schließlich festgestampft, mit Wasser übergossen und der Luft ausgesetzt. Es bildete sich eine feste, harte, für Ratten und andre lästige Thiere undurchdringliche Masse. — Wo Eisenspäne nicht zu haben sind, beginne man mit einer Lage geklopfter Ziegelsteine und Scherben, und über dieser trage man den Lehm auf, gemischt mit kurz geschnittener Streu oder Flachsabfall; will man eine völlig ebene Oberfläche des Bodens herstellen, so übergieße man das Ganze mit Ochsenblut; dies bindet die Masse und verhindert, daß der Lehmboden Risse bekommt. Schadhaft gewordene Stellen des Bodens lassen sich in kurzer Zeit ausbessern.

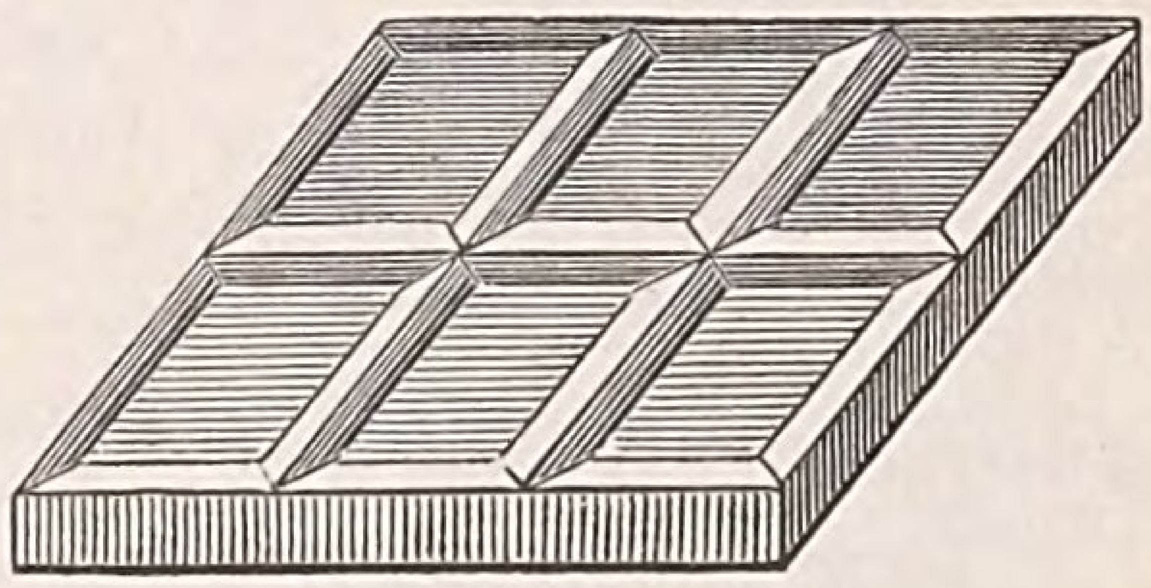


Fig. 14. Stallgassenbelag.

Die Stallgasse ist in feineren Luxusställen schachbrettartig aus gerippten, gelben Chamottesteinen hergestellt. (S. Fig. 14.) Eine dauerhaft angelegte Stallgasse bietet den Pferden einen sichern Halt und trägt viel zum eleganten Aussehen des Stalles bei.

Daß die Stände ein wenig Gefälle nach der Mitte des Stalles haben müssen, ist schon bemerkt worden. Hier sei noch auf einen Kunstgriff vieler Pferdehändler aufmerksam gemacht. Dieselben geben den Ständen nämlich eine so starke Neigung, daß der Beschauer sich tiefer als die Pferde befindet, und bei diesen selbst das Vordertheil höher steht als das Hintertheil. Die Absicht hierbei ist, die Pferde größer und besser erscheinen zu lassen, als sie wirklich sind; zu kurze, starke Pferde scheinen länger, überbaute und senkrückige erhalten ein abgeschliffenes Kreuz, struppirte und verbrauchte Pferde stehen sicher und gerade; der Fehler des zu kurz oder zu lang abgesetzten, kuhhessigen oder säbelbeinigen Pferdes fällt nicht so in's Auge. Aber der echte Kenner sieht doch, was die Glocke geschlagen hat.

Zweites Kapitel.

Die Streu.

Die Streu ist die Lagerstätte des Pferdes. Jeder Fahrer muß auf sie die peinlichste Sorgfalt verwenden, nach dem Sprichwort: „Reinlichkeit ist der Luxus des armen Mannes“.

Hier ist von der Reinhaltung des Stalles überhaupt zu sprechen. Wo Stroh reichlich zur Verfügung steht, auf großen Gütern also, ist es nicht schwer, immer eine reine Streu und damit eine gute Luft im Stall zu erhalten. Wie aber auch der ärmere Fuhrwerksbesitzer eine gute Streu und einen reinlichen Stall sich verschaffen kann, darüber will ich einige Winke geben.

Man macht aus Sand oder — wo solche zu haben sind — aus Sägespänen eine 8—10 Centimeter hohe Schicht und breitet darüber in jedem Stand ein Bund Stroh. Dies ist die schon oben erwähnte Matratzenstreu. Jeder Kothabsatz muß sofort entfernt werden. Nicht nur billiger, sondern auch zweckmäßiger als alles Andre jedoch ist Torfmoos als Unterlage. Dasselbe ist ballenweise um geringen Preis zu beziehen. Es saugt jede Feuchtigkeit vom Boden, von den Wänden, aus der Luft auf, sodaß selbst an den Ställen, wo die Pferde regelmäßig harnen, unterhalb der Streu keine Nässe zu finden ist; in Folge dessen verhindert es auch, daß sich jener beißende Ammoniakgeruch bildet, der den Augen der Menschen und Thiere so weh thut. Auch werden die Hufe und der Hufbeschlag durch diese weiche Streu geschont, und die Pferde legen sich sehr gern hinein. Die Berliner Pferdebahngesellschaft, die früher nur Sägespäne verwendete, ist zur Torfstreu übergegangen.

Als Streumaterial wendet man meistens Roggenstroh an; auf dem Lande kommt jedoch auch Weizen-, Gersten- und Haferstroh, in armen Gegenden Kiennadeln und Haidekraut vor.

Wo nur Stroh gestreut wird, muß beim Einkauf vorsichtig zu Werke gegangen werden; dumpfiges, schlechtes Stroh verursacht den Thieren Koliken, die sehr gefährlich werden können.

Wieviel zu streuen ist, dies hängt von der Größe des Pferdes ab. Die meisten Pferde pflegen zwei Drittel des ihnen untergebreiteten Strohes aufzufressen.

Es ist ein Irrthum, wenn viele Pferdebesitzer dadurch etwas zu ersparen glauben, daß sie die Pferde den Tag über ohne Streu stehen lassen.

Kurz: Die Matratzenstreu ist meines Erachtens die beste; was man in der ersten Zeit an Stroh zu viel verbraucht, bringt man nach zwei Monaten schon wieder ein. Der Harn sinkt durch seine Schwere bis auf den Boden und wird von dem Sand, den Sägespänen oder dem Torfmoos aufgesogen: Das Stroh bleibt vollständig trocken. Zum sofortigen Beseitigen des Kothes dient der Düngerkorb (s. Fig. 15), der in keinem Stall fehlen sollte.

Eine andre Matratzenstreu, als die beschriebene, empfiehlt Major Schoenbeck in seinem trefflichen „Reithandbuch" *). Die unterste Schicht besteht aus Mistballen, die, nachdem man sie angefeuchtet hat, festgestampft oder festgetreten werden; diese etwa drei Finger hohe Schicht wird mit gebranntem Gips überstreut; so entsteht eine compacte und doch elastische Masse, welche die aufsteigenden Dünste des Harns bindet. Die zweite Schicht besteht aus gebrauchtem und die dritte aus täglich frisch aufgeschüttetem Stroh. Jedoch erkennt Major Schoenbeck auch die Vorzüge der oben beschriebenen Matratze aus Torfmoos an.

Läßt sich keine Matratzenstreu anbringen oder ist sie nicht zweckmäßig, z. B. in Krankenställen, Boxen oder sehr niedrig angelegten Ställen, so soll der Stall wenigstens dreimal in der Woche desinficirt werden. Zur Desinfection des Stalles verwendet man Eisenvitriol, Chlorkalk oder auch Carbolsäure; jedoch ist die letztere nur unter gewissen Vorsichtsmaßregeln anzuwenden.

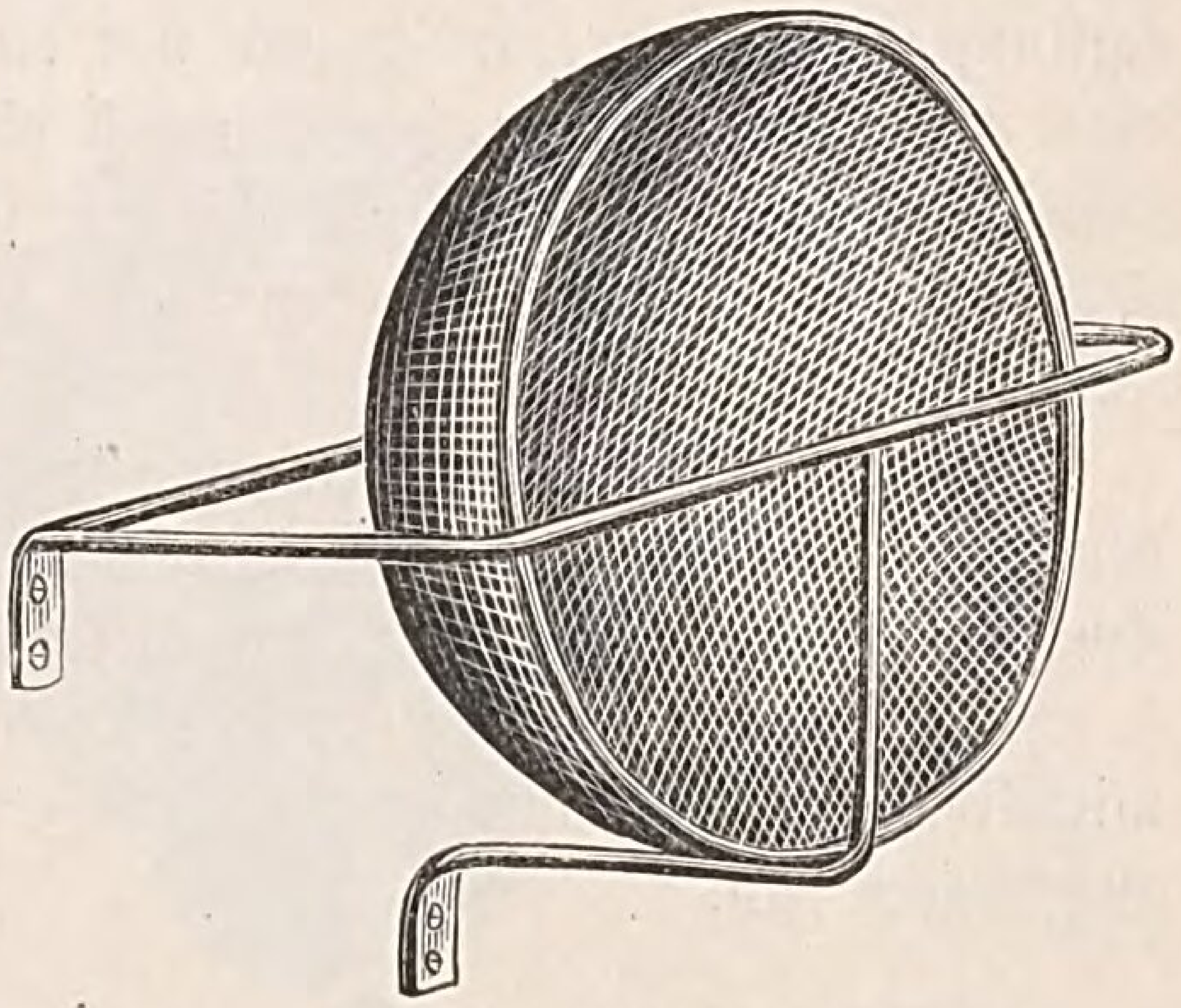


Fig. 15. Düngerkorb.

In neuerer Zeit haben englische Chemiker ein der Carbolsäure in Bezug auf seine antiseptischen Eigenschaften gleichkommendes, dabei im Wasser lösliches und nahezu ungiftiges Desinfectionsmittel erfunden, das „Kreolin". Dasselbe wird, gleich der Carbolsäure, aus Steinkohlentheer hergestellt. Es ist ein dem Theer an Farbe und Consistenz ähnliches Präparat, welches mit Wasser gemischt eine milchige, keineswegs unangenehm riechende Flüssig-



Fig. 16. Streugabel.

keit ergiebt. Eine zweiprocentige Lösung genügt, um einen Pferdestall zu desinficiren, eine fünfprocentige vernichtet sogar die Milzbrandsporen. Die Anwendung dieses Mittels, das ich jedem aus Erfahrung empfehlen kann, ist sehr einfach. Man stellt die Lösung in der Gießkanne her und befeuchtet damit Streu und Stallboden bis zum völligen Naßwerden. Der üble ammoniakalische Geruch verschwindet sofort und der Kreolingeruch tritt an seine Stelle.

Die Bearbeitung der Streu darf nur mit einer hölzernen Streugabel geschehen. (S. Fig. 16.)

*) Verlag von R. Bredow in Leipzig.

Die Streu muß von vorn nach hinten gleichmäßig aufgeschüttet und in der Mitte muldenartig vertieft sein, damit die ermüdeten Thiere eine behagliche Ruhestätte finden.

Nachträgliches über den Stall.

Zu einem schönen, bequemen Stalle gehört auch eine breite Thür. Ist dieselbe mit einem Schloß versehen, so darf an der Seite, an welcher die Pferde vorbeigehen müssen, kein Thürgriff angebracht sein; ein runder Ring erfüllt denselben Zweck. Die Ecken und Kanten der Mauer und Thüreinfassung müssen abgerundet und mit einer hölzernen Rolle versehen sein. Ist dies nicht der Fall, so verletzen sich die Pferde leicht die Hüftknochen, und manche werden so ängstlich, daß sie, sobald die Thüre zu passiren ist, den Fahrer oder Wärter über den Haufen rennen. Solche Pferde nennt man „Stallspringer“.

Stufen dürfen sich ebenfalls nicht an der Thür befinden; sind solche dennoch vorhanden, so muß Streu oder Sand aufgeschüttet werden, damit sich die Pferde nicht die Fesseln vertreten.

Die Beleuchtung des Stalles geschieht in allen größeren Etablissements mittelst Gas; sonst muß eine feuersichere Stalllaterne (s. dergleichen Fig. 17.) angebracht sein.

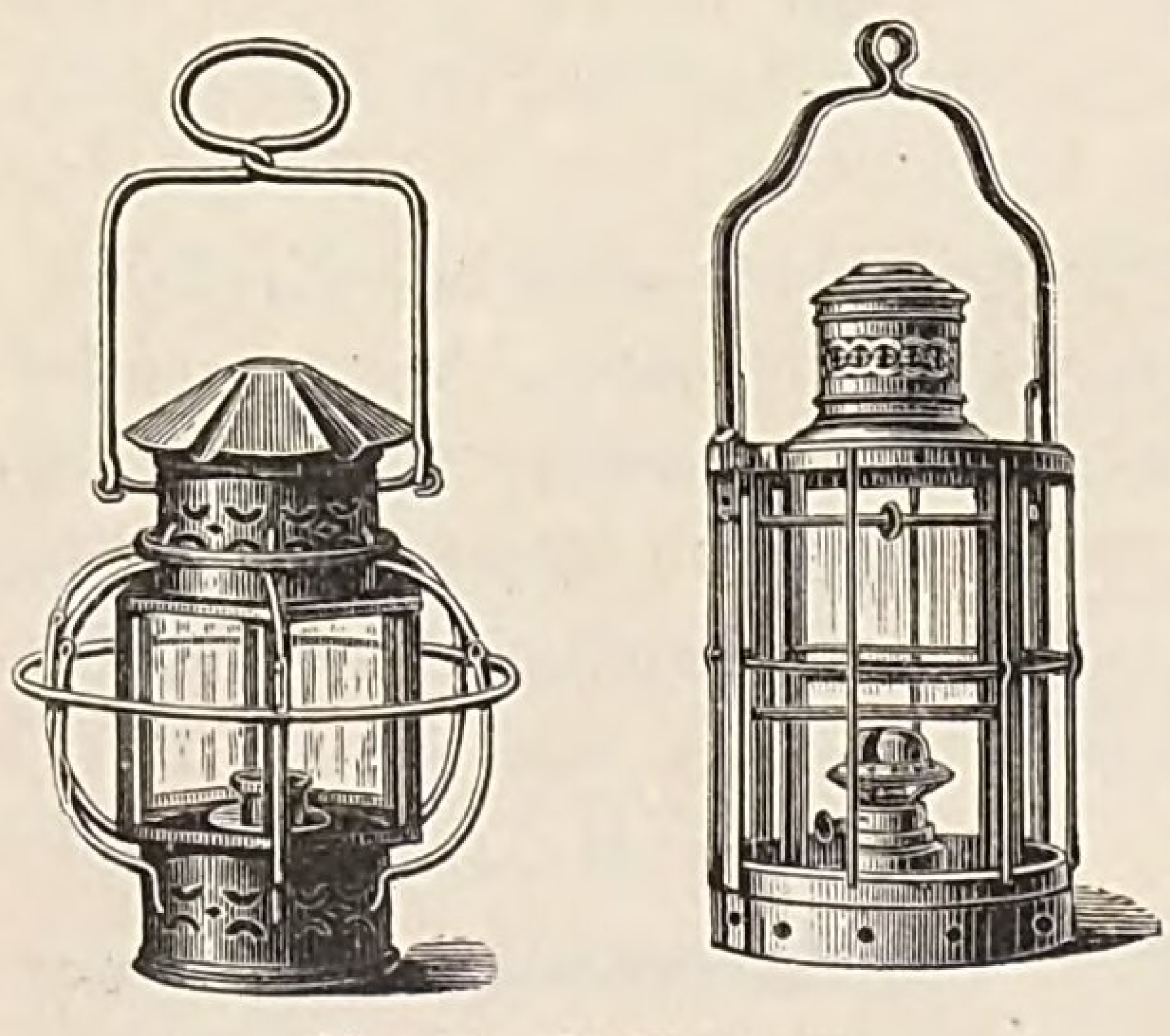


Fig. 17. Stalllaternen.

Ferner gehören zur Ausrüstung des Stalles: Futterkasten, Sieb, Futtermaß, Eimer, Schippe und Besen.

Zur Bekleidung des Pferdes im Stall sind nothwendig: einige gute Tag- und Nachtdecken und die zugehörigen Deckengurte; ein paar weiße Halftern für den Tag und ein paar schwarze für die Nacht; wollene und leinene Bandagen, Kniekappen, Hufschuhe, Wassertrensen und mehrere Streichriemen.

Alle Stallutensilien müssen vom besten Material sein; denn vorzüglich in dem Fuhrwesen gilt der Satz: „Das Theuerste ist stets das Billigste.“

Drittes Kapitel.

Die Futterkammer.

Bei vielen kleineren Besitzern ist es gebräuchlich, das Futter im Stall selbst aufzubewahren. Dies ist jedoch nachtheilig. Hafer und Heu nehmen Feuchtigkeit aus der Luft auf und sind, in diesem Zustand verfüttert, der Gesundheit der Thiere sehr gefährlich.

Jeder Stall, sei er auch noch so klein, sollte daher eine besondere Futterkammer besitzen.

In neuester Zeit wird der Hafer von der Futterkammer gleich nach dem Stall geleitet. In der Futterkammer befindet sich ein Kasten, in den der Hafer hineingeschüttet wird; in dem Boden des Kastens ist ein Trichter befestigt, und aus diesem führt eine Zinkröhre in den Stall hinab. Will man füttern, so zieht man nur den Schieber auf, und der Hafer läuft direct

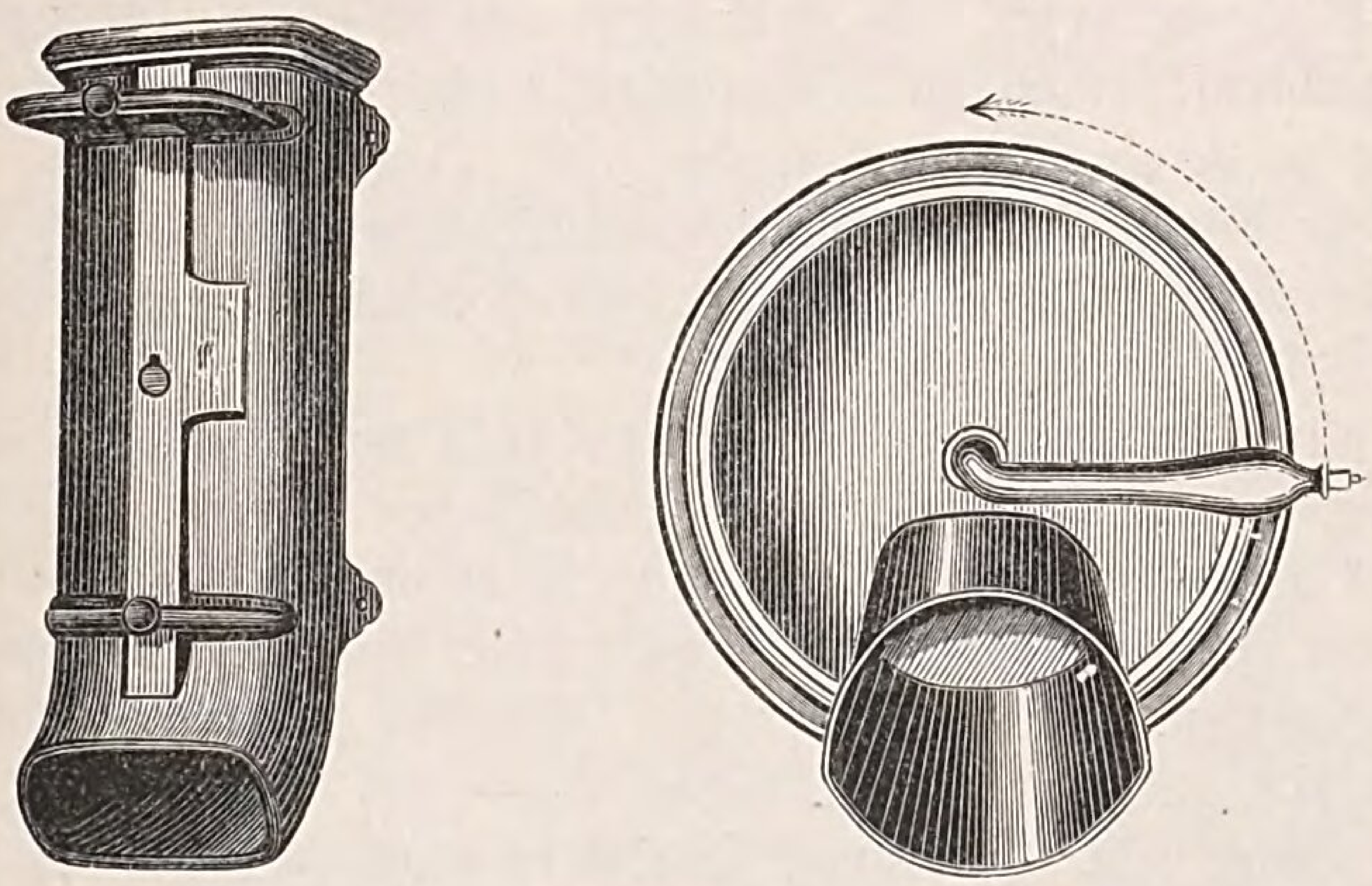


Fig. 18. Hafertrichter.

in das untergehaltene Sieb. Für Häcksel, der bei seiner Leichtigkeit nicht genug fällt und sich nicht selten fest stopft, muß die Röhre etwas geräumiger sein. (Hafertrichter practischer Construction s. auf Fig. 18.)

Heu und Stroh können vermittelst einer größeren Klappe ebenfalls unmittelbar in den Stall befördert werden.

Viertes Kapitel.

Das Futter.

Was die Frage der Ernährung des Pferdes betrifft, so sind die beiden Forderungen, nämlich daß die Ernährung gut, und daß sie billig sei, nicht miteinander zu vereinigen.

Es kommen zunächst in Betracht: Hafer, Gerste, Roggen, Erbsen, Pferdebohnen, Weizen, Buchweizen, Leinsamen, Kartoffeln, Mais und Mohrrüben (von dem Heu wird das nächste Kapitel handeln); außerdem von künstlichen Futtermitteln Kleie, Malzkeim, Brot und Salz.

Der Hafer ist mit Recht als das Hauptfutter des Pferdes bekannt. Er ist vermöge seiner chemischen Zusammensetzung am meisten geeignet, die Verdauung sowie das gesammte Wohlbefinden, den Muth und die Energie des Thieres zu fördern.

Beim Einkauf des Hafers muß darauf geachtet werden, daß derselbe rein, hart, trocken, geruchfrei, kurz und glänzend sei, die Hülse weich und nicht zu stark; auf die Farbe kommt nicht so viel an, doch ist weißer Hafer dem gelben vorzuziehen. Die beliebteste Sorte ist der sogenannte „Perlhafer". Kauft man selbst, so versäume man nicht, die Waare genau zu untersuchen, tief in den Sack hineinzugreifen und einige Körner zwischen seinen Zähnen zu zermalmen. Zerbröckelt der Hafer und hat er einen angenehmen Geruch, so ist er preiswerth. Dumpfer und staubiger Hafer dagegen, wenn auch noch so billig, ist zu verwerfen. In den ersten acht Wochen nach der Ernte ist der Hafer noch frisch, noch nicht abgelagert: solchen hüte man sich den Pferden alsbald zu verabreichen, er erzeugt leicht Druse.

Das sehr beliebte Füttern mit gequetschtem Hafer möchte ich rathen auf solche Pferde zu beschränken, welche alt sind oder schlecht fressen; man fördert dadurch ihre Verdauung und Freßlust.

Hafer allein zu füttern, ist den Pferden nicht zuträglich; will man intensiver nähren, so muß dem Hafer eine gleiche Menge Stroh- oder besser noch Heuhäcksel beigegeben werden. Ob man trocken oder naß füttern soll, hängt ganz von der Freßlust des Pferdes ab. Eine kleine Anfeuchtung ist entschieden anzurathen. Wie lang der zur Fütterung des Pferdes verwendete Häcksel sein soll, darüber wird gestritten. $1\frac{1}{2}$— $2\frac{1}{2}$ Centimeter dürfte etwa die richtige Länge sein. Zu kurzer Häcksel ist nicht vortheilhaft, weil dann das Futter nicht genügend mit Speichel vermengt wird; je mehr Speichel bei stärkemehlhaltigen Nahrungsstoffen mit verschluckt wird, eine desto größere Menge von Magensaft wird abgesondert und desto länger hält die Wirkung des Futters im Magen vor. Pferde, welche gierig fressen, müssen besonders viel Häcksel erhalten, damit sie den Hafer nicht ganz verschlucken. „Gut gekaut ist halb verdaut." Zu viel zu füttern, hüte man sich, damit die Pferde nicht Hängebäuche bekommen; wieviel man braucht, hängt natürlich von der Größe und Arbeitsleistung des Pferdes ab. Für kleine Pferde (Jucker) genügen 12 Pfund, für größere (Carrossier) sind 15—20 Pfund erforderlich, jedoch auch nur mit Rücksicht auf die zu leistende Arbeit.

Nächst dem Hafer wird wohl am meisten Gerste verfüttert; im Orient, in Italien, Frankreich und Spanien bildet sie das Hauptfutter. Obgleich sie großen Nährwerth besitzt, ist Hafer dennoch vorzuziehen. Unsere Gerste ist sehr hart und muß, wenn sie gefüttert werden soll, erst aufgequellt werden. Für schwere Zugpferde, welche sich nicht stark erhitzen, kann die Gerste als Ersatz des Hafers dienen; für Equipagenpferde ist sie jedoch nicht zu empfehlen, auch ist der Preis der Gerste nicht geringer als der des Hafers.

Mais wird seit einiger Zeit als Ersatz für Hafer gefüttert. Die Berliner Pferdebahn verfüttert pro Pferd 12 Pfund Hafer und 6 Pfund Mais, die Omnibusgesellschaft 9 Pfund Hafer und 9 Pfund Mais. Auch in der Armee wurden schon Versuche mit Mais angestellt, ein Gewinn ist jedoch nicht erzielt worden. — Die Pferde suchen erst jedes Körnchen Hafer hervor, ehe sie sich bequemen, von dem Mais zu fressen; bei großer Hitze lassen sie ihn ganz in der Krippe. Der Mais ist auch dadurch nachtheilig, daß er die

Fettbildung und Schweißabsonderung befördert, die schnell trabenden Pferden so schädlich ist. Der Mais muß gebrochen und eingefeuchtet werden, ehe er verfüttert wird.

Weizen wird als ein vorzügliches Kraftfutter für stark mitgenommene Pferde angesehen; jedoch darf er nur in kleinen Gaben unter den Hafer gemischt verfüttert werden. Zuviel Weizen kann bedenkliche Krankheitserscheinungen hervorrufen.

Buchweizen ist ebenfalls sehr nahrhaft. In vielen Gegenden bildet er das tägliche Futter der Pferde. Jedoch muß auch bei ihm, wie beim Weizen, große Vorsicht geübt werden, weil die Pferde auf dieses Futter sehr stark schwitzen.

Roggen ist noch bedenklicher als Weizen. Er kann zwar da, wo die Pferde langsam arbeiten, aufgequellt verfüttert werden, aber nur mit mindestens zwei Dritteln Hafer vermischt. Auch ist er der Raden wegen, eines im Roggen häufigen Unkrauts, als Pferdefutter nachtheilig.

Erbsen und Pferdebohnen haben einen großen Nährwerth; jedoch sind dieselben nur aufgequellt und in kleinen Gaben zu verabreichen. Bei Pferden, welche herabgekommen aussehen, leisten sie gute Dienste.

Leinsamen und Leinkuchen wirkt als Abführmittel; außerdem ist die Fütterung damit während der Haarperiode von großem Nutzen, denn die Pferde erhalten infolge dieses Futters ein kürzeres und glänzenderes Haar. Nach dem Haarwechsel muß man mit dieser Fütterung aufhören, will man den Pferden nicht schaden. Der Leinkuchen wird entweder in Wasser aufgeweicht oder auch klein geklopft und trocken gegeben.

Mohrrüben haben keinen großen Nährwerth, sie dienen sowohl als Abführ- wie als Erfrischungsmittel und wirken belebend auf die Gedärme ein; man erreicht mit 8 Pfund Hafer und mit 4 Pfund Mohrrüben dasselbe wie mit 12 Pfund Hafer.

Gedämpfte oder gekochte Kartoffeln können nur für Pferde kalten Schlags als Futter dienen. Auf größeren Gütern habe ich Kartoffeln mit Häcksel, Schrot und Salz verfüttern sehen; einen nennenswerthen Gewinn bringt diese Methode nicht.

Die künstlichen Futtermittel werden angewendet theils um den Appetit der Thiere zu reizen, theils um Ersparnisse zu machen.

Weizenkleie, welche recht grob und struppig sein muß, wird nur als „Masch" verfüttert.

Unter „Masch" versteht man eine Mischung von 3 Liter Wasser, einer Handvoll Leinsamen, 4 Pfund Hafer und 2 Pfund Kleie. Hafer und Kleie werden in einen Eimer gethan, der Leinsamen wird mit Wasser aufgekocht und darüber gegossen; dann thut man noch eine Handvoll Salz hinzu, deckt das Ganze mit einer feinen Schicht trockener Kleie und darüber mit einer Decke zu, damit die Dämpfe nicht entweichen können, und läßt es sich abkühlen. Ehe man es den Pferden giebt, rührt man es noch einmal mit einem reinen Knüttel um. Dieser „Masch", wöchentlich zweimal gegeben, reizt den Appetit und wirkt gelinde abführend.

Malzkeime oder Biertreber sind als ein vorzügliches Futter für Pferde, welche langsame Arbeit verrichten, zu empfehlen. Dieselben werden entweder trocken mit Hafer und Häcksel verfüttert oder vorher mit etwas Salzwasser angefeuchtet. Während der Hafer (nach Wolf) 12 Proc. Proteïn, 5 Proc. Fett, 50,6 Proc. stickstofffreie Extractivstoffe enthält und in Geld berechnet einen Futterwerth von 4,50 Mark für 100 Pfund hat, enthalten Biertreber 21,7 Proc. Proteïn, 6,6 Proc. Fett, 43,6 Proc. stickstofffreie Extractivstoffe, und 100 Pfund haben einen Futterwerth von 7,50 Mark. Im Einkauf kostet der Centner 5,50 Mark.

Salz, in kleinen Gaben verabreicht, ist dem Pferde wohlthätig, zu viel davon schadet ihm sehr. 10—15 Gramm täglich genügt für ein Pferd.

Manche Händler geben den Pferden kleine Mengen Arsenik, um dem Haar einen schönen Glanz zu verleihen und überhaupt ein frisches, munteres Aussehen bei den Thieren hervorzurufen. Geht das Pferd dann in andre Hände über, so verschwindet der Glanz, das Thier verliert den Appetit, der Gang wird müde und schläfrig, der Athem schlecht und der Koth erhält ein gelbliches Aussehen. Hier muß sofort der Thierarzt zu Rathe gezogen werden.

Daran schließe ich einige Bemerkungen über Ernährungsstörungen beim Pferde und deren Behandlung.

Bei großer Appetitlosigkeit hüte man sich, dem Pferde die schlechten „Verdauungs- und Freßpulver" beizubringen, die in den Handel gebracht werden.

Mit der Appetitlosigkeit sind gewöhnlich auch andre Leiden verknüpft; oft auch rührt sie von übermäßig anstrengender Arbeit her. Mäßige, aber ausreichende Bewegung bei leichtem, verdaulichem Futter, um vor allem den Stoffwechsel zu befördern, ist hier das Rathsamste. Bei hartem, festgeballtem Koth empfiehlt sich eine Dosis von $\frac{1}{2}$—$\frac{3}{4}$ Pfund Glaubersalz, vermischt mit etwas Kochsalz oder Enzian; oft reicht auch schon eine kleine Gabe Kochsalz allein hin. Ein gutes Freßpulver bereitet man aus Enzianwurzel, Kalmuswurzel, Pfefferminze und Kümmel, die zu gleichen Theilen als Pulver gemengt und täglich drei- bis viermal in Gaben von 20—40 Gramm dem Pferde beigebracht werden.

Bei großer Verdauungsschwäche giebt man ein Pulver aus 100 Gramm Kalmuswurzel, 150—200 Gramm Bittersalz, 8 Gramm Brechweinstein täglich viermal.

Ein von dem Ober-Landstallmeister Grafen Lehndorff empfohlenes Abführmittel hat sich sehr bewährt. Dasselbe besteht aus 16—20 Gramm Barbados-Aloë, 4—8 Gramm Rhabarber, 4—6 Gramm Ingwer, 10 Tropfen Nelkenöl, 10 Tropfen Kümmelöl, mit Seife gemischt und zur Pille gedreht. Bei Stuten bleibt das Kümmelöl weg und man giebt dafür doppelt Nelkenöl.

Oft helfen auch Homöopathie-Mittel, und zwar bei Gaumengeschwulst Merc.viv.; bei Appetitmangel: Arsen.; bei Überladung des Magens: Antim. crud.; bei sehr schlechter Verdauung: Chin. Chamomill.; bei zu großen Anstrengungen: Nux vom. Jedoch bedarf es eines Arztes oder eines homöopathischen Handbuches, um das Quantum, welches verabreicht werden soll, zu bestimmen.

Fünftes Kapitel.

Das Heu.

Während der Hafer das Kraftfutter für das Pferd ist, so ist das Heu ein unentbehrliches Beifutter für dasselbe.

Gutes Heu, wie es auf wohl gepflegten Wiesen gewonnen wird, zeichnet sich durch den angenehm aromatischen Geruch aus. Die Farbe soll blaßgrün und der Halm eher grob als fein sein. Der erste Schnitt ist der beste. Timothee- und Ruchgras fressen die Pferde am liebsten, schilfiges, auf Moorboden gewachsenes Heu dagegen ungern, solches ist ihnen auch nachtheilig. Heu, welches unter Wasser gestanden hat oder naß eingebracht worden ist, ist das schlechteste; es hat einen dumpfigen, faulen Geruch und kann die schlimmsten Krankheiten verursachen. Heu, welches noch nicht ausgeschwitzt hat, darf ebenfalls nicht verfüttert werden. Kein Fahrer sollte vor Ende Oktober damit beginnen, neues Heu zu füttern.

Kleeheu, welches oft als Heu verfüttert wird, ist nicht zuträglich; die Pferde werden davon dick und aufgetrieben (hängeleibig), und die dumpfigen Blumen, die es enthält, verursachen ihnen Kolik, Husten und Dampf.

Kurzathmigen Pferden ist das Heu oft nachtheilig. Für sie empfiehlt es sich, dasselbe stark anzufeuchten, oder statt des Heus Haferstroh zu geben.

Für kleinere Pferde genügen 6—8 Pfund Heu, größere brauchen 10—12 Pfund. Wird dem Pferde weniger verabreicht, so wird der Magen nicht genügend gefüllt, auch gewöhnen sich dann die Thiere allerhand Stalluntugenden an.

Während des Frühjahrs wird vielfach Gras statt Heu gegeben. Für Pferde, welche kränklich sind und keine schwere Arbeit leisten, ist Grasfütterung sehr zu empfehlen; sie wirkt belebend und anregend auf die Gedärme und reinigt das Blut. Können die Thiere längere Zeit auf der Weide gehen, so ist es noch besser: man nimmt ihnen dann die Eisen ab, was zur Conservirung der Hufe sehr dienlich ist.

Ein für die Arbeit bestimmtes Pferd dagegen sollte niemals bloß Grünfutter erhalten, denn dasselbe macht zwar dick, giebt aber keine Kraft.

Sechstes Kapitel.

Das Wasser.

Das Wasser ist das einzige Getränk des Pferdes.

Es soll frisch, rein an Farbe und Geschmack, geruchlos sein und ein gewisses Quantum Kohlensäure und atmosphärische Luft enthalten, sodaß es, in ein Glas gegossen, perlt. Flußwasser verdient den Vorzug vor Brunnenwasser, welches zu hart ist und zu viel Kalk enthält.

Die Temperatur des Wassers soll 10—12 Grad Reaumur betragen. Zu kaltes Wasser bringt struppiges Haar hervor und verursacht dem Thiere Kolik, zu warmes Wasser ist unschmackhaft. Zu kaltes Wasser wird durch Hinzugießen wärmeren Wassers temperirt, zu warmes Wasser muß durch Kleie oder Mehlmischung schmackhaft gemacht werden.

Das Pferd braucht täglich wenigstens 17—20 Liter Wasser. Im Hochsommer ist es so oft als möglich zu tränken. Das **Tränken** soll stets vor der Fütterung geschehen; die Pferde nach der Fütterung zu tränken, hat allerlei Unzuträglichkeiten zur Folge. Man darf das Pferd auch nicht unmittelbar vor dem Gebrauch, besonders wenn es eine größere Tour zurücklegen soll, tränken; vor allem aber niemals unmittelbar nach einer scharfen Tour, wenn man nicht Gefahr laufen will, daß das Thier „vom Wasser geschlagen“ wird. Während der Arbeit, sofern es nachher in Bewegung bleibt, kann das Pferd ohne Gefahr getränkt werden.

Siebentes Kapitel.

Die Wartung und Pflege des Pferdes.

„Gute Wartung ist halbes Futter.“ Von der Wahrheit dieses Satzes kann sich jeder Fahrer überzeugen.

Wie der Mensch auch nach großer Anstrengung seine Frische bald wiedergewinnt, wenn er den Körper gründlich reinigt und sich trocken ankleidet, ähnlich das Pferd. Leider fehlt es dazu oft an Zeit und Arbeitskräften. Kein Fahrer ist im Stande, zwei schweißtriefende Pferde trocken zu reiben; nicht einmal ein Pferd kann er allein besorgen, denn während er auf der einen Seite beschäftigt ist, wird die andre doppelt leiden. Zur Reinigung eines Pferdes sind wenigstens drei bis vier Mann nöthig.

Ich empfehle folgende Behandlung. Sobald die Pferde abgeschirrt sind, werden sie mit dem Schweißmesser bearbeitet und jeder Tropfen Wasser aus dem Haar entfernt; sind die Thiere etwas abgekühlt, so wirft man ihnen große Decken über und läßt sie langsam nachschwitzen, und so fort, bis der Körper trocken ist. Die Beine müssen sofort in Bandagen gehüllt werden, die nach einer Stunde wieder entfernt werden. Nach großen, anstrengenden Touren kann man die Hufe der Pferde mit etwas Kuhdünger versehen, damit die Hitze aus den Füßen der Thiere herauszieht. Ist das Pferd trocken, so wird es geputzt und aller Staub und noch vorhandener Schweiß gründlich entfernt.

Eine besondere Wohlthat für die strapazirten Glieder der Pferde ist es, wenn man sie mit Fluid*) oder mit verdünnter Arnica**) einreibt, welche sich jeder Fahrer selbst bereiten kann.

---

*) Fluid wird aus 60 Gr. Kochsalz (aufgelöst in 400 Gr. Wasser) Spiritus, Ätherweingeist, Kampherspiritus, Salmiakgeist je 120 Gr. Spanisch-Pfeffer-Tinctur 60 Gr. zusammengesetzt.

**) Arnica wird nur aus Arnicablumen und gutem Spiritus zusammengesetzt.

Zu einer guten Wartung und Pflege der Pferde gehört auch, daß die Fütterung regelmäßig erfolgt. Folgende Zeiteintheilung halte ich für die beste.

Im Winter:

6 Uhr. Tränken der Pferde, Reinigen der Krippen, Aufschütten des ersten Morgenfutters.

Während die Streu aufgenommen und der Dung entfernt wird, hat das Pferd auch das zweite Morgenfutter verzehrt. Hierauf wird das Pferd geputzt, die Streu gemacht und ein Drittel des Heus verabreicht.

1/2 11 Uhr. Erstes Mittagfutter.

1/2 2 Uhr. Tränken des Pferdes. Zweites Mittagfutter.

Darauf wird das Pferd geputzt und wieder ein Drittel des Heus gegeben.

6 Uhr. Tränken des Pferdes. Erstes Abendfutter.

7 Uhr. Zweites Abendfutter.

1/2 9 Uhr. Letztes Drittel Heu.

Im Sommer:

5 Uhr. Tränken, Krippenreinigung, erste Haferration.

1/2 6 Uhr. Zweite Ration.

8 Uhr. Erstes Drittel des Heus.

11 Uhr. Erste Mittagration.

2 Uhr. Tränken, zweite Mittagration, Putzen.

1/2 3 Uhr. Zweites Drittel der Heuration.

7 Uhr. Tränken, erstes Abendfutter.

1/2 8 Uhr. Zweites Abendfutter.

1/2 9 Uhr. Letztes Drittel Heu.

Fällt die Fahrzeit in die Zwischenpausen, so muß die angegebene Zeiteintheilung stricte innegehalten werden.

„Kleine Rationen, reine Krippen.“ „Das Morgenfutter geht in den Mist, das Abendfutter in die Kruppe des Pferdes.“ Diese Regeln sollte jeder Fahrer sich stets gegenwärtig halten. Die Abendration ist die stärkste.

Befolgt der Fahrer diese Rathschläge, so wird er seine Pferde „in gute Condition setzen“, das heißt erstens: durch Wirkung und Pflege ihnen ein gutes Aussehn verschaffen, und zweitens: sie leistungsfähig machen, sodaß sie auch größere Anstrengungen ohne Nachtheile überstehen können.

Achtes Kapitel.

Die Bewegung des Pferdes.

Mit ausreichender und regelmäßiger Fütterung muß die genügende Bewegung verbunden sein, wenn das Pferd gedeihen soll. Der Araber sagt: „Das Fett und das Nichtsthun sind die größten Feinde des Pferdes.“ Nur durch zweckmäßige Übung werden die Kräfte des Pferdes gestählt, seine Ge-

lenke biegsam, seine Muskeln und Sehnen stramm, die ganze Haltung des Thieres elastisch. Jedoch muß hierbei auf den Bau und das Alter des Thieres Rücksicht genommen werden.

In der Regel sind 2—3 Stunden täglicher Bewegung für das Pferd ausreichend.

Pferde, die Tag und Nacht nicht in den Stall kommen, werden übermüde und ziehen die Ruhe dem Fressen vor.

Pferde, welche „der Hafer sticht", das heißt, die sich übermüthig zeigen, müssen Morgens gleich nach der ersten Fütterung tüchtig abgetrabt werden, damit ihnen die Launen vergehen.

Solchen Pferden, die täglich drei- bis viermal gehen, mag man einen wöchentlichen Ruhetag gewähren, am besten Sonntags, damit auch der Fahrer seine Erholung finden kann.

Neuntes Kapitel.

Die Arbeitseintheilung des Fahrers.

Der Fahrer ist nur zur Wartung und Pflege des Pferdes, des Fuhrwerks und zum Fahren da, und er hat auch damit vollauf zu thun; es ist nicht nur ein Unrecht gegen ihn, sondern auch der Sache durchaus nicht dienlich, wenn Herrschaften ihn noch dazu benutzen, andern Dienstboten an die Hand zu gehen. Auch wenn einmal einen Tag nicht gefahren wird, giebt es für ihn Arbeit die Menge in seinem Fach, wenn er Fuhrwerk und Pferde nett und sauber erhalten will. Eine verständige Arbeitseintheilung ist daher nothwendig.

Der Dienst des Fahrers beginnt im Sommer um 5, im Winter um 6 Uhr früh und währt bis Abends um 10, ja bis 12 Uhr und noch später.

Fahrer, welche drei- bis viermal täglich anspannen müssen, können auch bei angestrengtester Thätigkeit Pferde und Fuhrwerk nicht sauber halten; das Putzen der Thiere erfordert ja allein früh Morgens 2 Stunden, das Instandsetzen des Wagens $1\frac{1}{2}$—2 Stunden, die Reinigung der Zäume und Geschirre, der eignen Kleidung wiederum 1 Stunde. Soll alles in Ordnung erhalten werden, so darf nur ein- bis zweimal täglich gefahren werden.

Zehntes Kapitel.

Das Putzen und die Toilette des Pferdes.

Die Haut, welche den Körper des Thieres überzieht, besteht bekanntlich aus drei Schichten, der Oberhaut, dem Schleimnetz und der Lederhaut. In der Haut liegen viele Talg- und Schweißdrüsen, von denen erstere eine Schmiere absondern, die dazu dient, die Haut fettig zu machen und das Aufweichen derselben durch die Nässe zu verhüten. Der Schweiß wird von

den Schweißdrüsen erzeugt, welche überall in der Lederhaut verbreitet sind. Die Absonderung des Schweißes und die Hautausdünstung haben einen großen Einfluß auf den Gesundheitszustand des Pferdes, denn in den Störungen ihrer normalen Thätigkeit liegt die Quelle sehr vieler Krankheiten. Die fast auf der ganzen Oberfläche des Körpers verbreiteten Haare, die mit der Wurzel tief in der Lederhaut stecken, sind als Fortsetzung der Oberhaut zu betrachten. Im Frühjahr und Herbst fallen die Deckhaare aus und werden durch neue ersetzt. Diesen Vorgang nennt man den Haarwechsel (die Haarperiode). Während dieser Zeit ist die Function der Haut vorzugsweise rege und bedarf daher einer besonderen Pflege durch gründliches Putzen, welches Schweiß und Staub, Schmutz und alle Unreinigkeit von der Haut entfernt, die die Thätigkeit derselben hindern.

Das zum Putzen des Pferdes nöthige Handwerkszeug besteht aus folgenden Stücken: Striegel, Kardätsche, Mähnenbürste, Waschbürste, Kamm, Hufreiniger, einem gedrehten Heu- oder Bastwisch und einem Wischlappen.

Während des Sommers wird das Pferd im Freien, während des Winters im Stall geputzt.

Nachdem die Decke heruntergezogen ist, wird das Pferd kurz gebunden, damit es seinem Wärter nicht Schaden zufügen kann. Nun wird auf der linken Seite am Kopfe angefangen. Die Haare werden zuerst mit dem Striegel gelockert; dann ergreift die linke Hand die Kardätsche, die rechte den Striegel. Eine Hauptaufgabe ist es für den Wärter, sich von vornherein an eine lange, bogenförmige Strichführung zu gewöhnen. Gegen den Strich zu bürsten, ruinirt das Haar.

Ist das Pferd mit der Kardätsche gründlich bearbeitet, so wird es mit dem Putzhandschuh nochmals überrieben, und zuletzt wird mit beiden Händen vermittelst eines angefeuchteten Wisches aus Stroh, Heu oder Bast, welcher zusammengedreht und mit mehreren Knoten versehen sein muß, der Körper des Thieres kräftig überfahren und vollständig blank polirt.

Zum Schluß wird mit dem Wischtuch der noch etwa an der Oberfläche haftende Staub beseitigt.

Zur Reinigung der Hufe wäscht man dieselben mit warmem Wasser; jedoch muß das Wasser, welches sich zwischen die Fesselhaare setzt, wieder herausgerieben werden. Hierauf werden Mähne und Schweifhaare ausgekämmt und gebürstet. Sehr zuträglich für die Mähne ist es, die Haarwurzeln öfters mit frischem Wasser zu befeuchten.

Ist alles beendet, so wird die Decke ausgeklopft und dem Pferde wieder aufgelegt.

Während der Haarperiode sehe der Fahrer besonders auf gründliches Putzen und tägliches Schwitzen; Fütterung mit kleinen Gaben Salz und Spießglanz ist zu empfehlen; ein gut gelüfteter warmer Stall befördert den Wuchs eines glatten, kurzen Haares.

Die Toilette des Pferdes steht täglich mehr unter dem Einfluß der Mode. Ist heute das Pferd nicht geschoren oder gesengt, englisirt oder coupirt, so kann es, meint man, keinen eleganten Equipagengaul abgeben.

Nicht genug damit, schneidet man noch die Fesselhaare und die langen Barthaare aus, oder man läßt ihm gar die Ohren ausscheeren. Daß das Haar des Pferdes durch das Scheeren mit jedem Jahre dichter wird, wird dabei oft nicht bedacht.

Pferde, welche so starkes Haar besitzen, daß die Haut von einer Fahrt bis zur andern nicht trocken werden kann, müssen unbedingt geschoren werden; jedoch muß man sie nach der Schur drei Tage stehen lassen, ohne Arbeit von ihnen zu verlangen, damit sie sich erst an den neuen Zustand gewöhnen und nicht Erkältungen ausgesetzt sind. Bei rauhem Wetter sind den Pferden Decken aufzulegen.

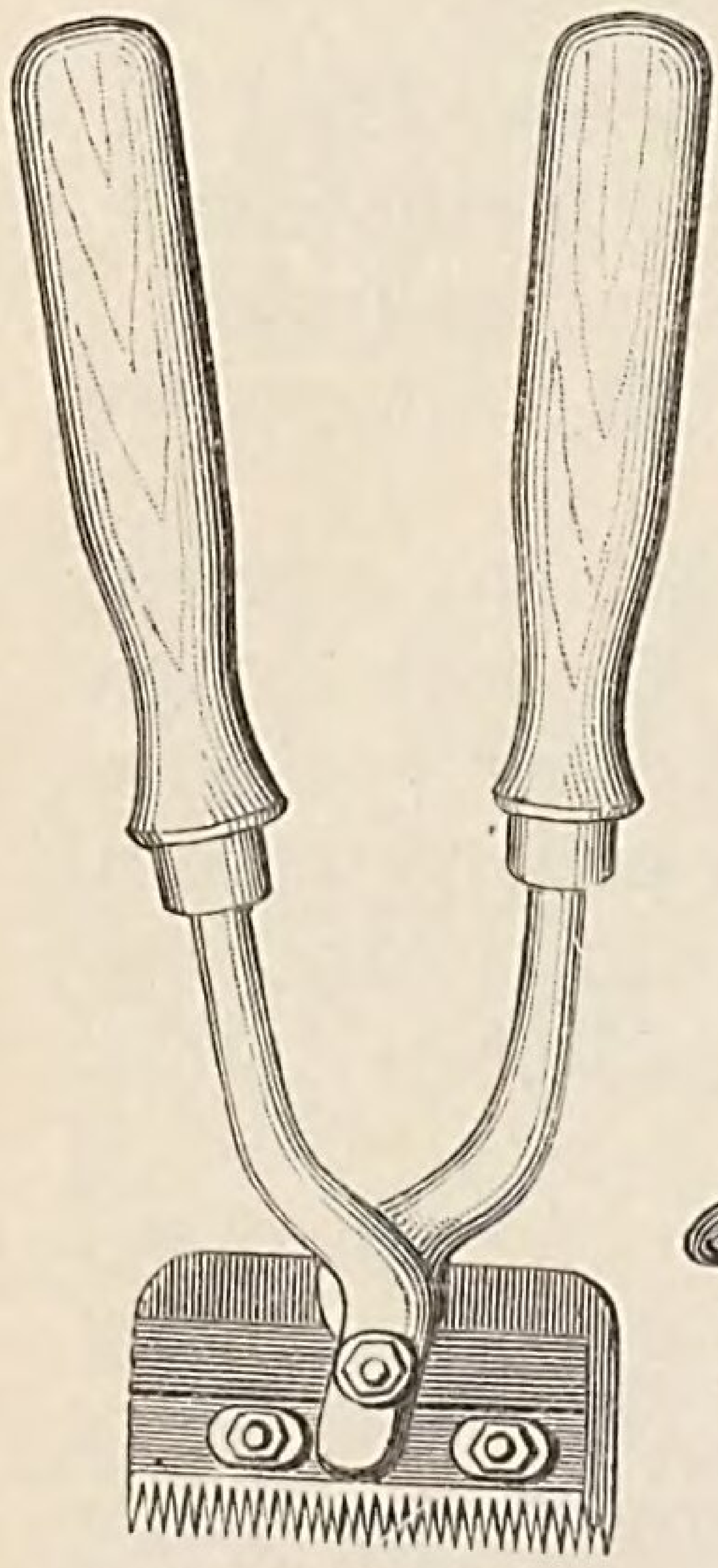


Fig. 19. Pferdescheere.

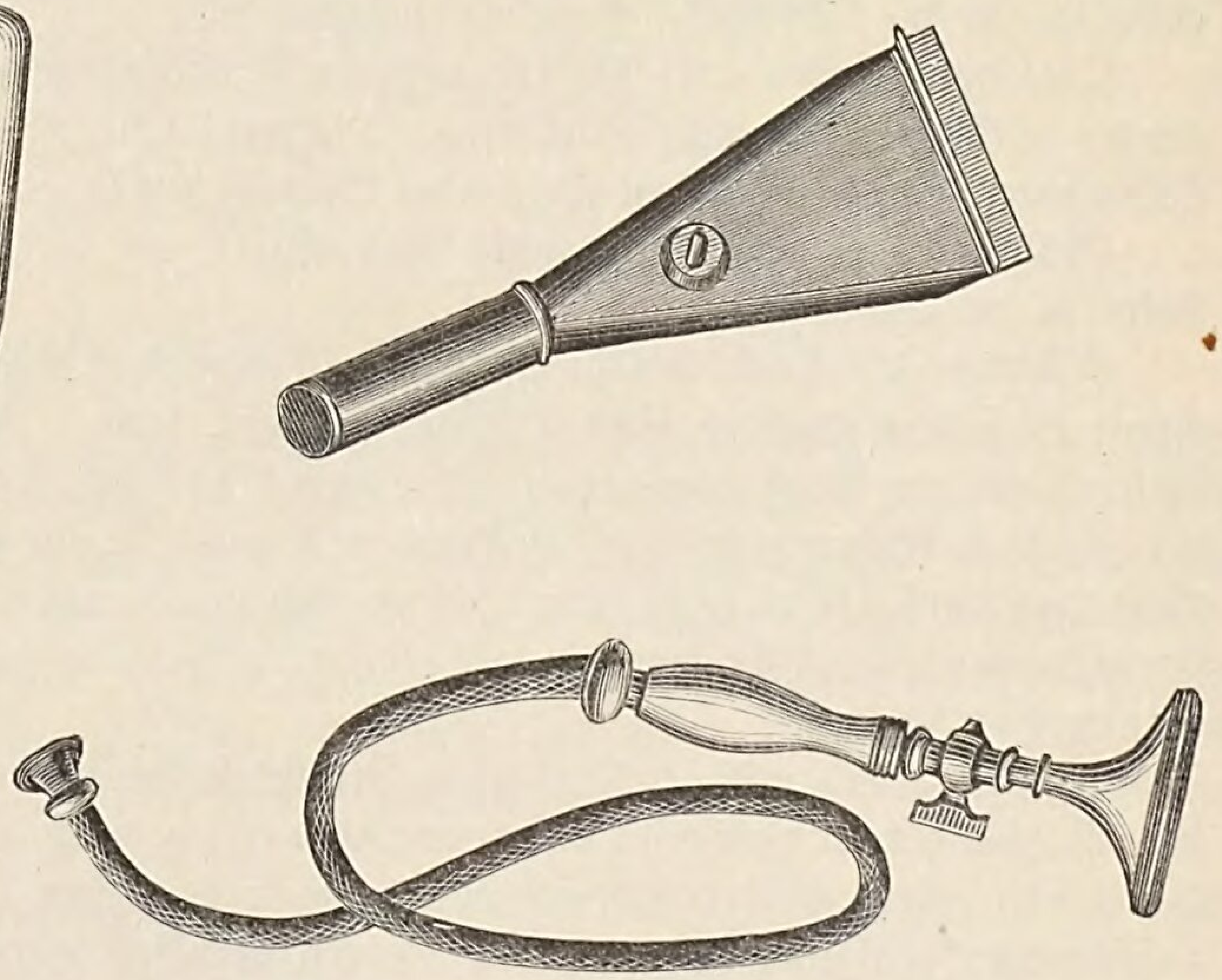


Fig. 20. Spiritus- und Gassenger.

Vielfach wird das Pferd nur bis in die Höhe der Flanken geschoren, der Bauch und die Beine bleiben mit dem Haar in seiner natürlichen Länge bedeckt; elegant ist diese Schur freilich nicht.

Die beste Zeit für das Scheeren ist der October. Das Winterhaar des Pferdes ist da noch nicht vollständig entwickelt, wächst aber schnell nach, und so ist das Thier weniger der Erkältung ausgesetzt.

Durch die neuen Erfindungen ist das Scheeren des Pferdes sehr erleichtert; ein geschickter Wärter kann bei einem Pferde in 4—5 Stunden damit fertig werden, während früher ein Tag darauf ging. Die ganze Kunst besteht darin, daß die Linke die Scheere führt, während die Rechte den Apparat (s. Fig. 19) in Bewegung setzt.

Was das Sengen der Pferde betrifft, so ziehe ich dieses vermittelst Gas (siehe den Apparat Fig. 20) dem Scheeren vor. Handsenger, mit Spiritus gefüllt, sind nicht so zweckmäßig.

Nach dem Sengen (halblang oder nach Bedarf) braucht das Pferd nur

gründlich gewaschen und dann trocken gerieben zu werden. Bei der ersten Fahrt hülle man die Thiere in Decken und lasse sie stark abschwitzen.

Pferde, welche stundenlang auf der Straße stehen (Droschkenpferde und schwere Arbeitspferde) dürfen nicht geschoren werden. Im übrigen gilt als Erfahrung, daß sich ein geschornes Pferd weit besser conservirt als ein ungeschorenes, weil die Schur die Hautausdünstung erleichtert und so den Stoffwechsel rege erhält.

In Frankreich hat man versucht, Militärpferden, die kränklich und schlecht genährt waren („schlecht im Futter stehen", wie der Ausdruck hierfür lautet), durch Scheeren aufzuhelfen. Das Ergebniß soll ein sehr günstiges gewesen sein. In Deutschland findet man jedoch keine geschorenen Militärpferde. Im Fall eines Winterfeldzuges würden dieselben der Kälte und den Anstrengungen schwerlich gewachsen sein.

Nächst der Schur erfordert die Mode das Englisiren oder Coupiren der Schweife bei allen Pferden, welche nicht zu dem russischen und orientalischen Typus gehören. In England und Frankreich war es schon in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts Brauch, Pferde zu coupiren, während das Englisiren erst zu Anfang des 17. Jahrhunderts bekannt wurde. Jetzt ist dasselbe so allgemein geworden, daß man beinahe in keinem Lande ein Luxuspferd mehr sieht, das nicht englisirt wäre. Diese wie andere Modethorheiten haben wir den Pferdehändlern zu verdanken, die ursprünglich damit den Zweck verfolgten, die Fehler der von ihnen in den Handel gebrachten Thiere geringerer Rasse zu verbergen. Pferde von edler Herkunft tragen den Schweif an und für sich gut. Es läßt sich nicht leugnen, daß Fehler, wie ein „abgeschliffenes" Kreuz, ein eingebogener Rücken, zu enger Gang, das Langseitige und Gedehnte der Form, das kraftlose und schwache Ansehen des Hintertheils durch Englisiren verdeckt werden.

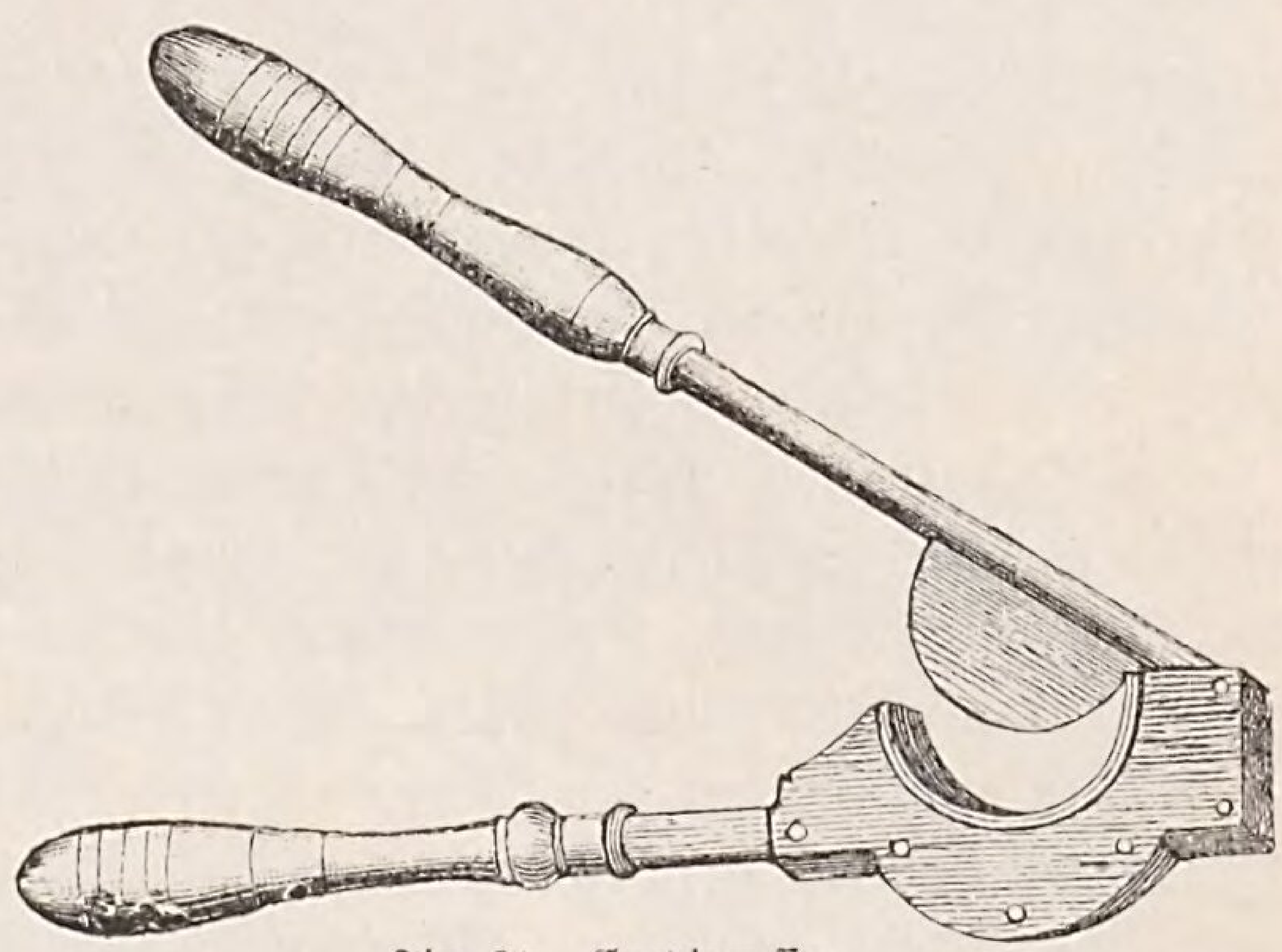


Fig. 21. Coupirmesser.

Das Englisiren und Coupiren ist eine schnelle Operation. Beim Englisiren gebraucht man ein scharfes Messer, um mit einem Schnitte die Schweifmuskeln zu durchschneiden, während man zum Coupiren eine Art Fallbeil (s. Fig. 21) benutzt, in welches das untere Ende des Schweifes hineingelegt wird; es bedarf nur eines kräftigen Herunterdrückens, um die Schwanzspitze abzuschneiden. Nach der Amputation wird der Schweifwirbel mit einem glühenden Eisen gebrannt, um das Blut zu hemmen. Will man das Brennen des Thieres vermeiden, so wendet man folgende Methode an. Es wird eine Schnur oder ein gewichster Schuhdraht um die bezeichnete Stelle der Schweif-

rübe gebunden, so daß jede Blutcirculation unterbrochen wird. Hierauf wird die Coupirzange angesetzt; ein kräftiger Druck, und das Schwanzende fällt zu Boden, ohne daß das Pferd zuckte oder überhaupt nur merkte, was vor sich gegangen ist. Nach drei Tagen kann die Schnur entfernt werden.

Das Coupiren der Pferde ist und bleibt eine unnütze Grausamkeit. Sieht man während der Sommermonate solch ein armes, verstümmeltes Thier stundenlang im steifen Geschirr eingezwängt, ohne daß es ihm gelingt, mit dem mißhandelten Schweifstummel die peinigenden Insecten abzuwehren, so braucht man gar kein besonderer Pferdefreund zu sein, um doch tiefes Mitleid zu empfinden. Die meisten Pferdebesitzer ahnen gar nicht, wieviel Pferdefleisch sie das Coupiren kostet, sie bedenken nicht, welche Qual für die Thiere der fortwährende Kampf gegen das Ungeziefer ist.

Die Franzosen coupirten ihre Pferde sogar aus abergläubischen Rücksichten; sie meinten, dieser Aderlaß beuge Krankheiten jener Thiere, z. B. periodischer Augenentzündung, Gehirnentzündung, Dummkoller u. dgl. vor.

Der normale Pferdeschweif besteht aus 18 Schwanzwirbeln; indessen kommen auch überzählige Wirbel bis zur Zahl von 25 vor. In solchen seltenen Fällen ist eine Operation in der That dringend nöthig, weil das Pferd diesen besenartig langen Schweif sehr schlecht tragen würde.

Das Ausscheeren der Fesseln ist bei allen edlen Pferden zweckmäßig, muß aber bei Arbeitspferden unterlassen werden.

Die Form der Mähne wird heute ebenfalls von der Mode stark beeinflußt. Viele wollen Pferde mit langer, üppiger Mähne, andere lassen die Haare ausreißen, wieder andere gefallen sich darin, bunte Bänder und Zöpfe einzuflechten, noch andere lassen Mähne und Schopf ganz wegscheeren.

Das Ausscheeren der Ohren ist eine raffinirte Quälerei. Die Feinhörigkeit soll dadurch gesteigert werden, das Spielen der Ohren lebhafter werden und das Pferd muntrer erscheinen, jedoch schützen die langen Haare des inneren Ohres dasselbe vor dem Hineinkriechen von Insecten.

Zweite Abtheilung.

Erstes Kapitel.

Die Geschirrkammer.

Eine trockene, sauber gehaltene Geschirrkammer ist für jeden Fahrer Bedürfniß.

Viele Fahrer müssen ihr Geschirr im Stall hängen lassen, wodurch das Leder und der Beschlag vollständig ruinirt werden. Ist sonst durchaus kein Raum vorhanden, der zu einer Geschirrkammer eingerichtet werden könnte, so hänge man das Geschirr wenigstens in der Remise auf. Alle Stücke müssen so aufgehängt werden, daß sie ihre dem Pferde angepaßte Form nicht verändern; ferner müssen sie, namentlich in den Theilen, welche unmittelbar auf dem

Pferde aufliegen, der Luft ausgesetzt sein. (S. Fig. 22 eine vollständige Geschirrkammereinrichtung, für welche die Firma Benver in Berlin auf der landwirthschaftlichen Ausstellung mit der Staatsmedaille prämiirt wurde).

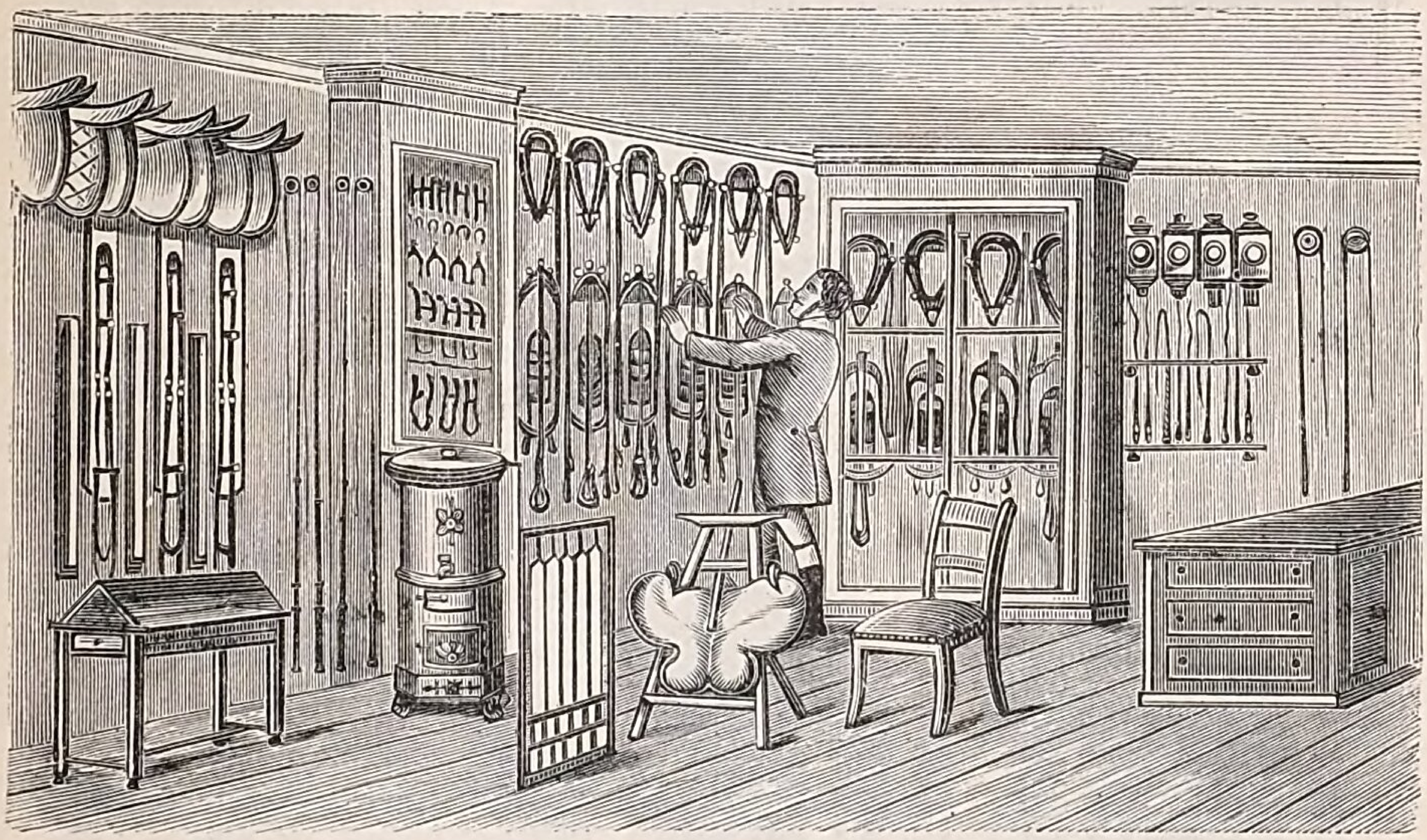


Fig. 22. Complete Geschirrkammereinrichtung.

Die Luft in der Geschirrkammer muß mäßig warm und trocken sein, damit das Lackleder keine Sprünge bekommt. Sehr zweckmäßig ist es,

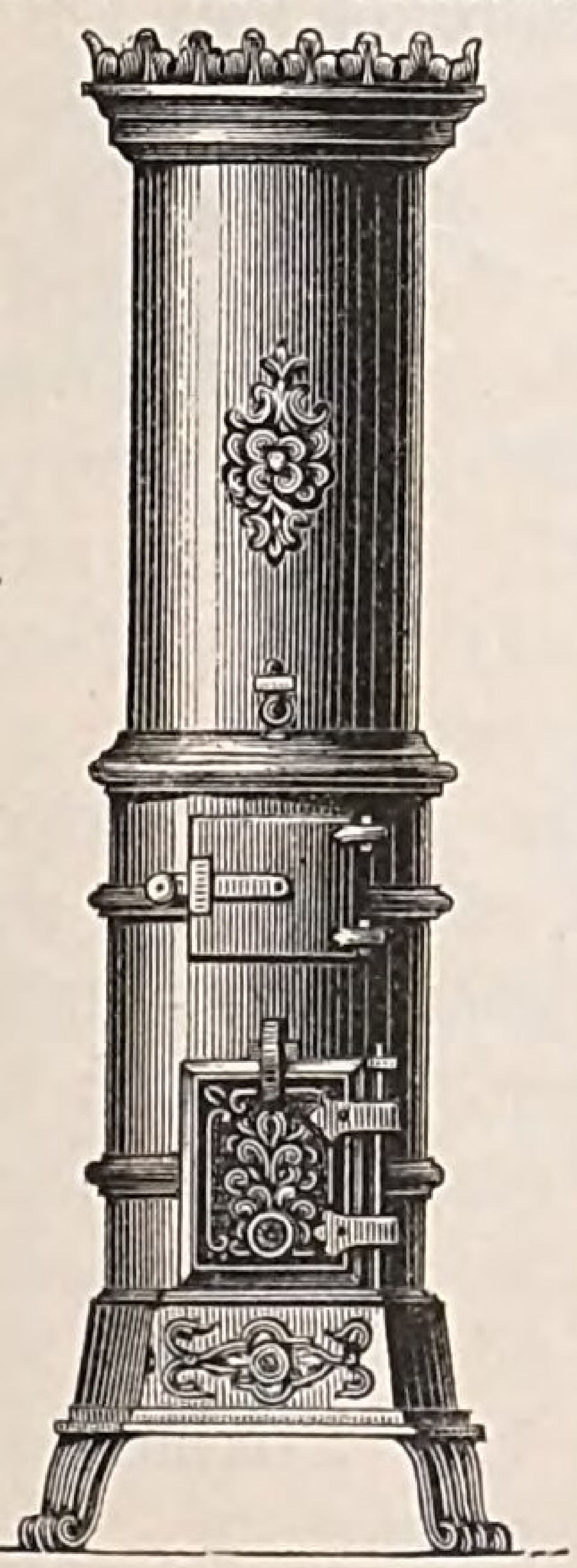


Fig. 23. Ofen für Geschirrkammer.

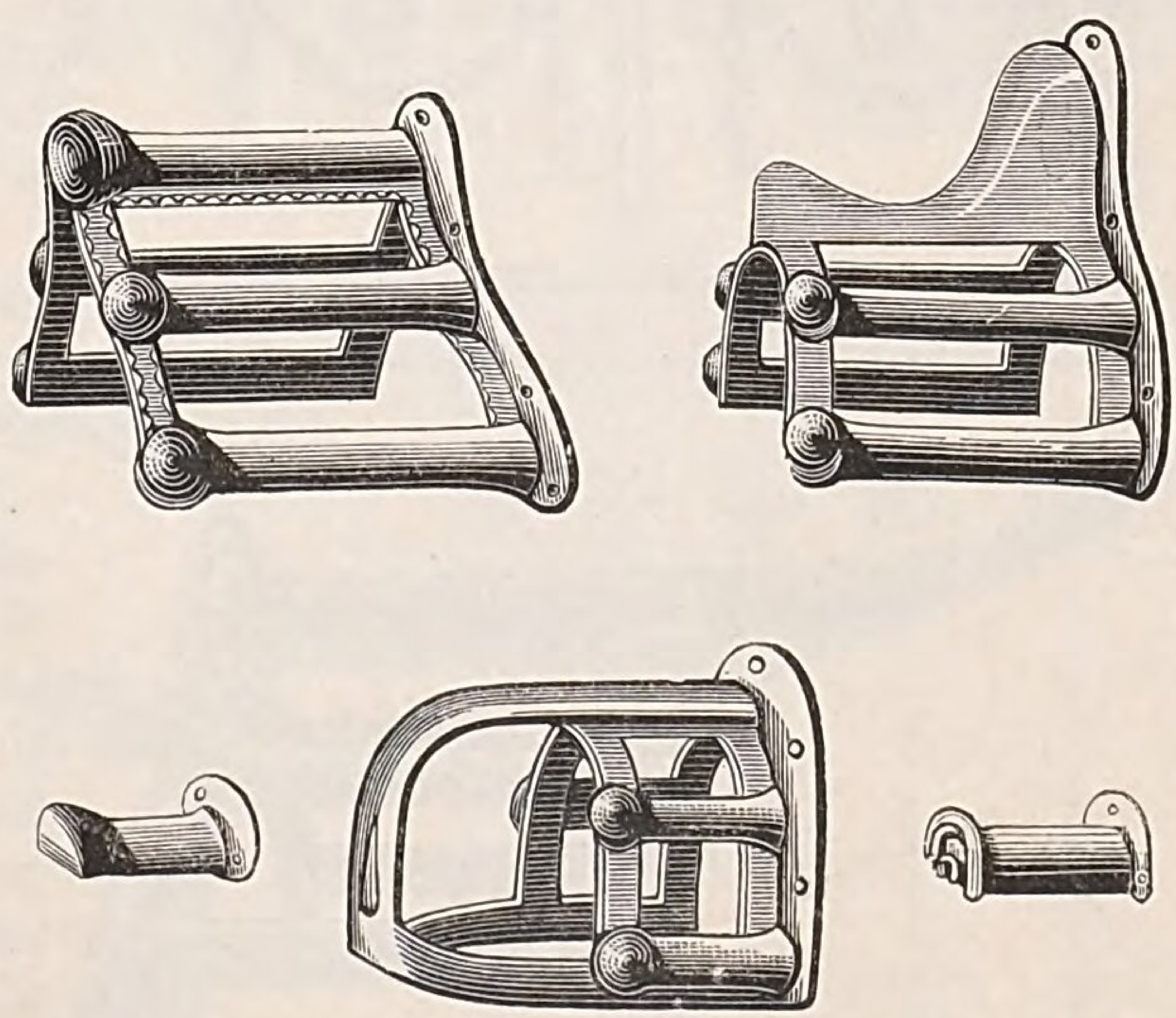


Fig. 24. Hölzerne Geschirrträger.

wenn die Geschirrkammer nicht unmittelbar mit dem Stall in Verbindung steht. Um die nöthige gleichmäßige Wärme zu erhalten, muß dieselbe mit einem dazu geeigneten Ofen versehen sein. Der Ofen, den Figur 23

zeigt, ist einfach und zweckmäßig construirt und für jedes Brennmaterial brauchbar.

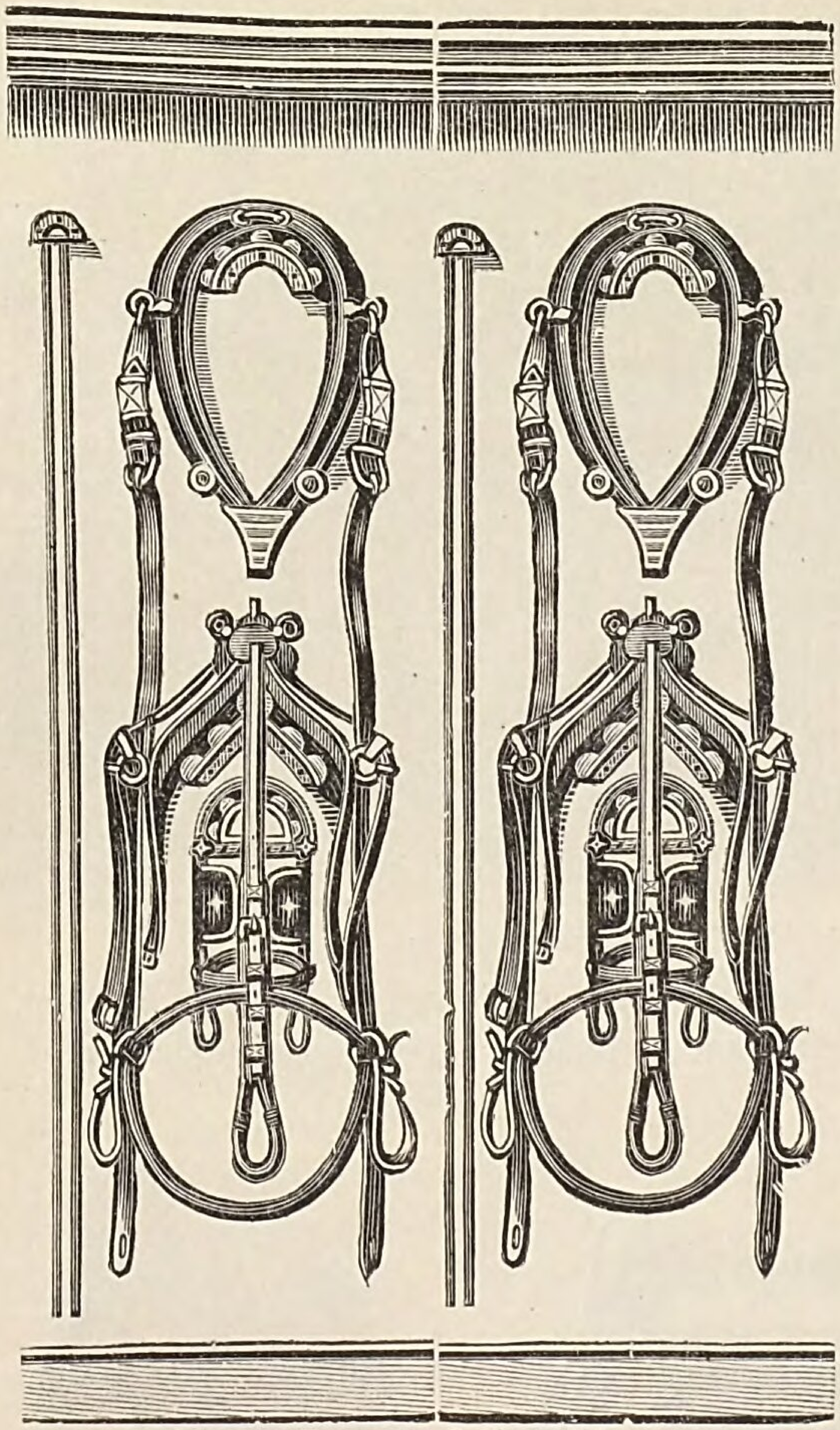


Fig. 25. Regelrechte Geschirraufhängung.

Im obern Raume befindet sich ein Reservoir, in welchem, solange der Ofen brennt, stets Wasser zum Gebrauch des Wärters warm gehalten wird.

Zum Aufhängen der Geschirre und Sättel benutzen viele Besitzer der Billigkeit wegen aus Guß- oder Schmiedeeisen gefertigte Träger. Diese sind aber dem Sattel- und Zaumzeug höchst nachtheilig. Eine wirklich practische Einrichtung zeigen Fig. 24—25 und 26—27. Die hier abgebildeten Geschirrträger bestehen unten aus Gußeisen, sind aber oben mit polirtem Eichen- oder Mahagoniholz bekleidet, sodaß sie nicht rosten können; nur ein paar Mark theurer, machen diese Geschirrträger einen bei Weitem eleganteren Eindruck, als die meist blau oder roth lackirten gußeisernen.

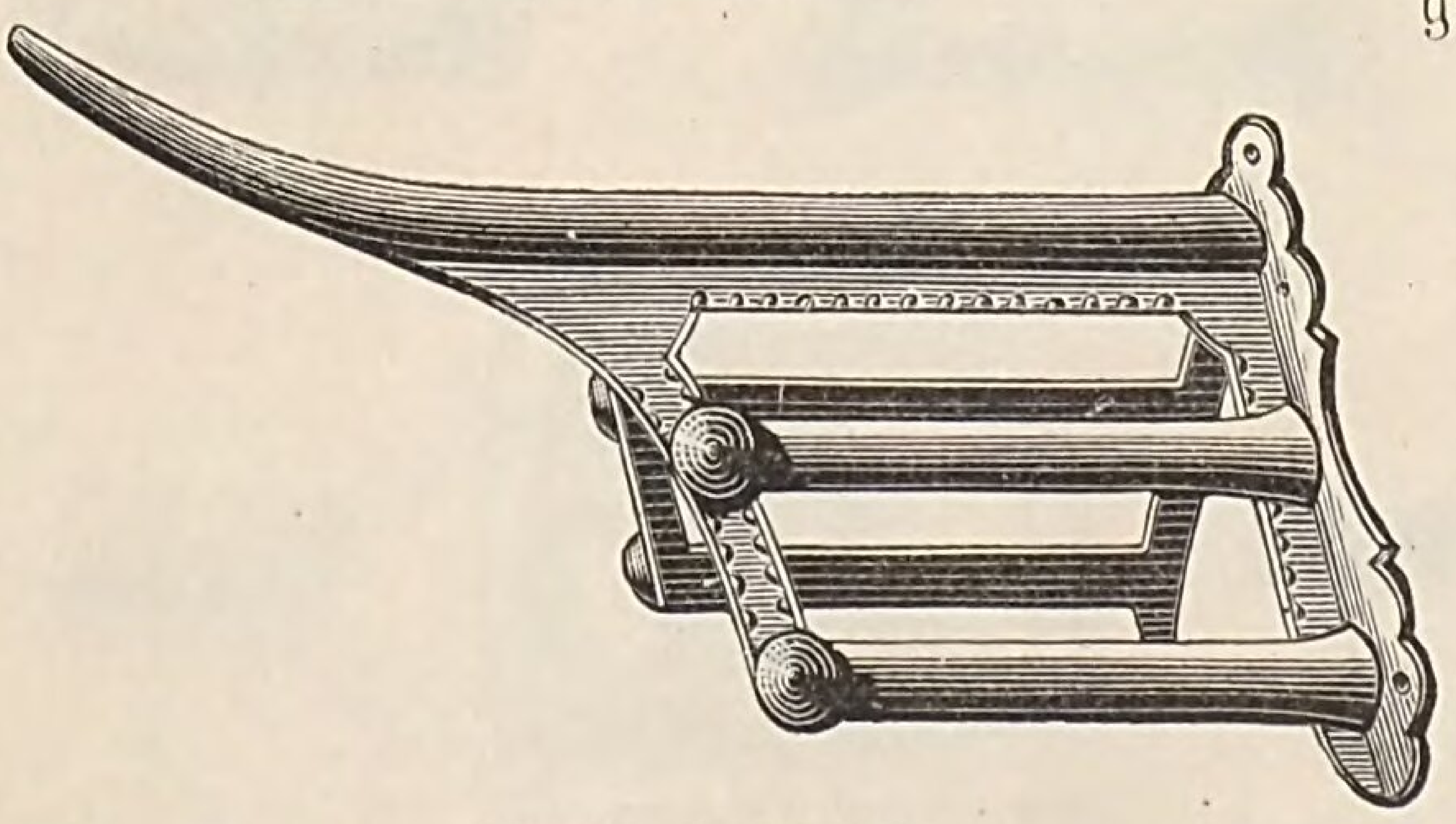


Fig. 26. Sattelträger.

Die Figuren zeigen auch, wie Geschirre und Reitzeuge practisch aufzuhängen sind, so daß sich die Form nicht verändert, die Luft freien Zugang auf allen Seiten hat, und das Trocknen erleichtert wird.

Daß in der Geschirrkammer alles sauber gereinigt und ordnungsmäßig aufgehängt sein muß, versteht sich von selbst. Die Decken finden entweder in einem dazu bestimmten Kasten oder

auf einem Brett ihren Platz. In größeren Ställen hat man für die feineren Geschirre Glasschränke, in welchen dieselben gegen Staub geschützt sind. Stehen dem Fahrer solche Spinden nicht zur Verfügung, so empfiehlt es sich, die besseren Geschirre in Staubtücher einzuhüllen.

Die Peitsche, ein sehr wichtiges Werkzeug des Fahrers, muß entweder an Rollen oder in Peitschenklammern ihren Platz haben; es ist dies dringend

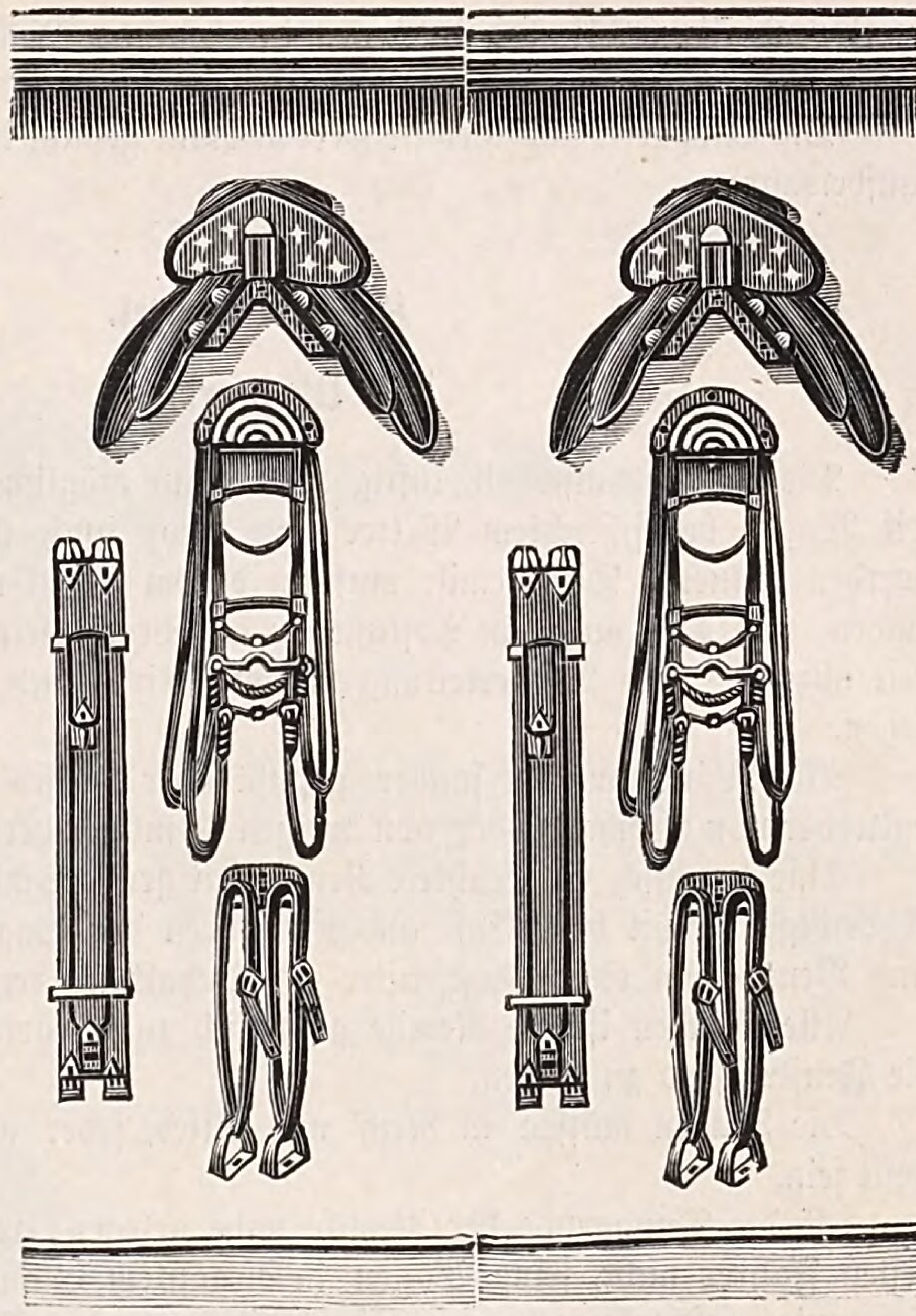


Fig. 27. Regelrechte Sattel- und Zaumzeugaufhängung.

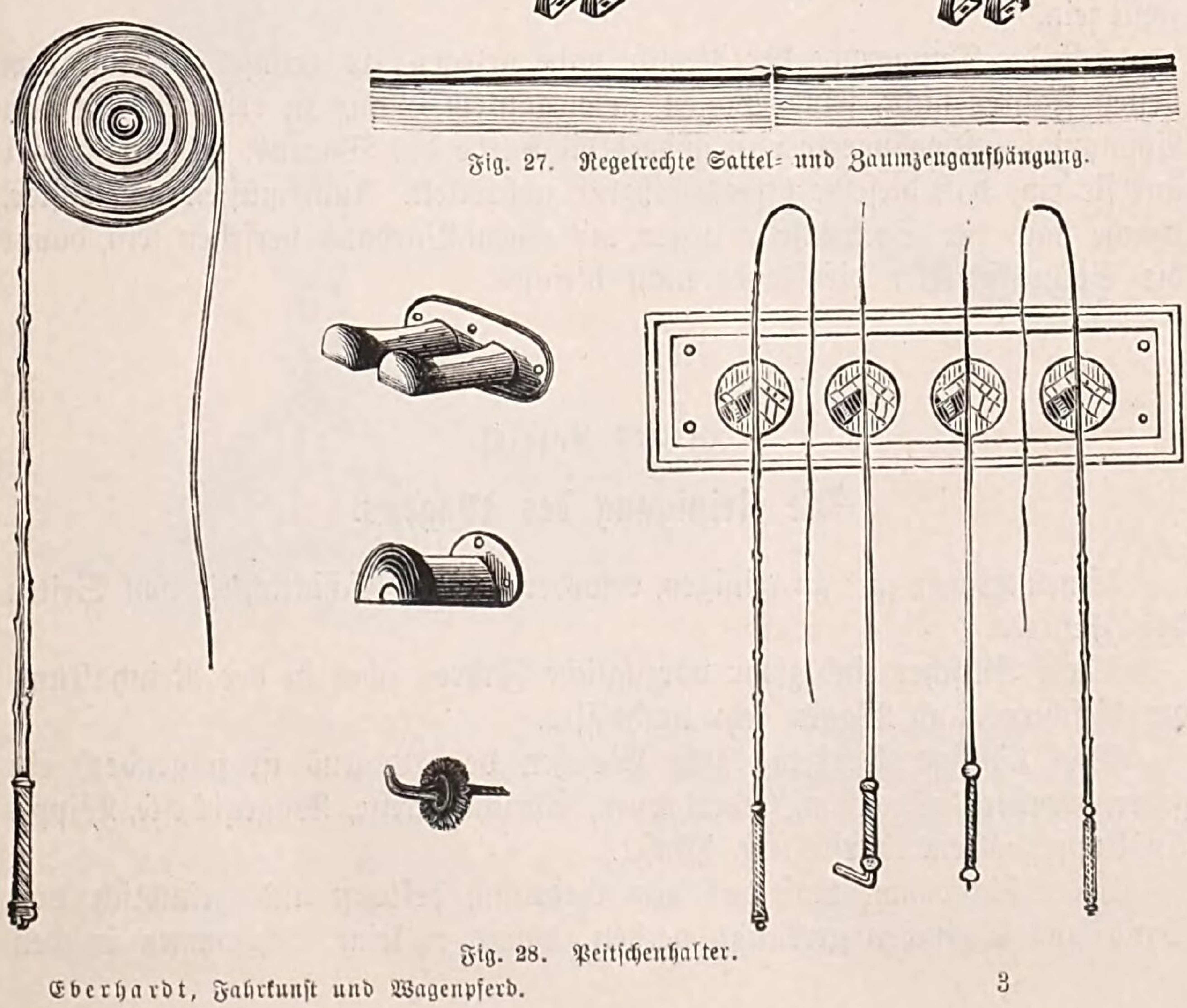


Fig. 28. Peitschenhalter.

nothwendig, um Stock und Bogen in elegantem Aussehen zu erhalten. (S. Fig. 28).

Die Candaren und Gebisse werden blank geputzt in einem kleinen Schrank aufbewahrt.

Zweites Kapitel.

Die Wagenremise.

Die Remise muß hell, luftig und, wenn möglich, so geräumig sein, daß die Wagen bei schlechtem Wetter oder Frost auch in der Remise gereinigt werden können. Die Remise muß zu diesem Zweck nach der Mitte zu Fall haben, und dort muß ein Abflußrohr angebracht sein, damit jede Feuchtigkeit abzieht. Wo Wasserleitung besteht, wird auch die Remise damit versehen.

Alle Wände müssen sauber geputzt oder massiv sein, der Fußboden ist entweder von Asphalt oder von weißen Klinkern hergestellt.

Eine praktisch eingerichtete Remise hat große Schiebethüren oder mehrere Thorwege, damit beim Ein- und Ausfahren der Wagen nicht bestoßen wird, und Ventilation oder Gazefenster zur Erhaltung reiner Luft.

Alle Wochen ist die Remise gründlich zu scheuern und zu säubern und die Fenster sind zu putzen.

Die Wagen müssen in Reih' und Glied, jeder an seinem Orte, aufgestellt sein.

Ist die Dunggrube der Remise nahe gelegen, so gelingt es selbst dem besten Fahrer nicht, seine Wagen in elegantem Glanz zu erhalten; die von Ammoniak geschwängerte Luft ändert die Farbe des Wagens, ja wirkt derart auf sie ein, daß dieselbe öfters gänzlich abbröckelt. Auch müssen die Fenster, welche nach der Sonnenseite liegen, mit einem Vorhang versehen sein, damit die Sonnenstrahlen die Farbe nicht bleichen.

Drittes Kapitel.

Die Reinigung des Wagens.

Einen Wagen gut zu reinigen, erfordert große Geschicklichkeit von Seiten des Fahrers.

Viele Kutscher sind zwar vorzügliche Fahrer, aber in der Reinhaltung der Geschirre und Wagen sehr nachlässig.

Das nöthige Werkzeug zum Waschen des Wagens ist folgendes: ein guter, weicher Schwamm, Lederlappen, Speichenbürste, Wagenbürste, Wippe, Ausklopfer, Kleiderbürste und Pinsel.

Jeder Schwamm muß vor dem Gebrauch geklopft und gründlich von Sand und Steinchen gereinigt werden, damit er keine Schrammen in den

Lack reißt. Das Leder zum Kasten darf nicht zu dick und ungeschickt groß sein; am besten eignet sich gutes Schafleder; Rehleder ist in der Regel zu stark. Die Speichenbürste, welche allen Schmutz zwischen Nabe und Speichen wegnehmen soll, darf höchstens zwei Reihen Borsten haben und muß ganz schmal sein, damit der Lack nicht bestoßen wird. Die Wagenbürste,

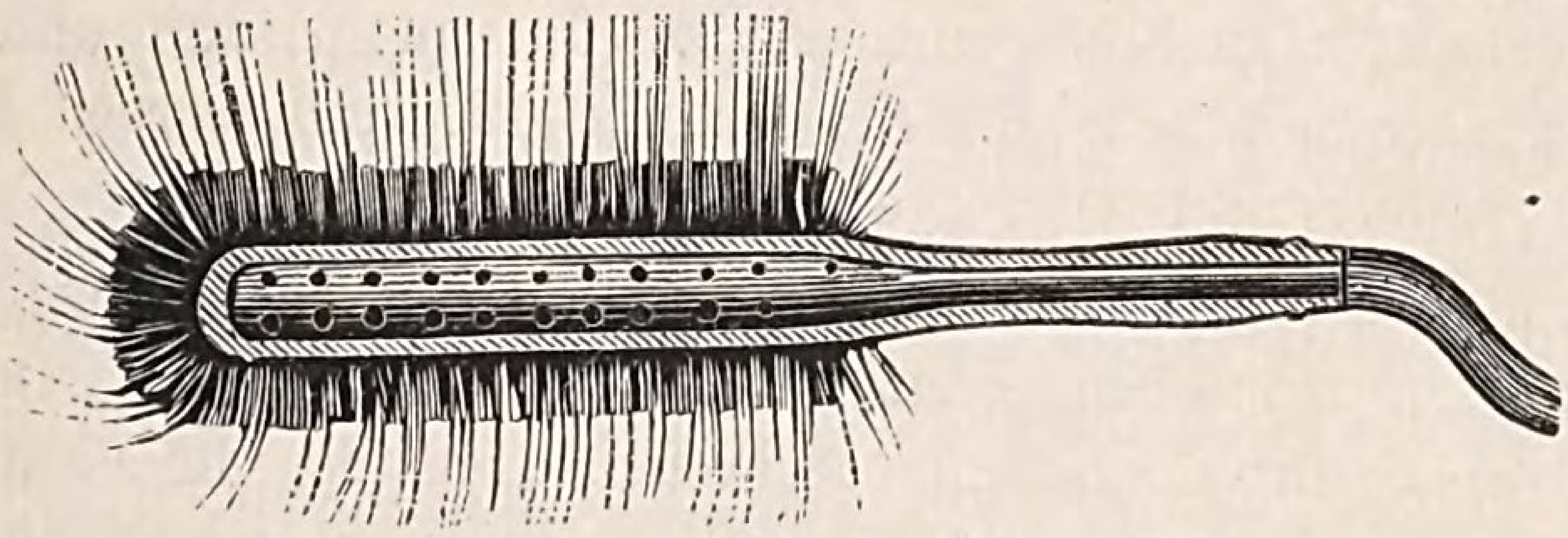


Fig. 29. Wagenbürste.

welche den übrigen Theil der Räder säubern soll, muß nicht aus Borsten, sondern aus Roßhaar angefertigt sein. Eine äußerst praktische, sehr zu empfehlende Wagenbürste zeigt Figur 29. Diese Bürste wird vermittelst eines Schlauches mit der Wasserleitung oder einem Reservoir in Verbindung

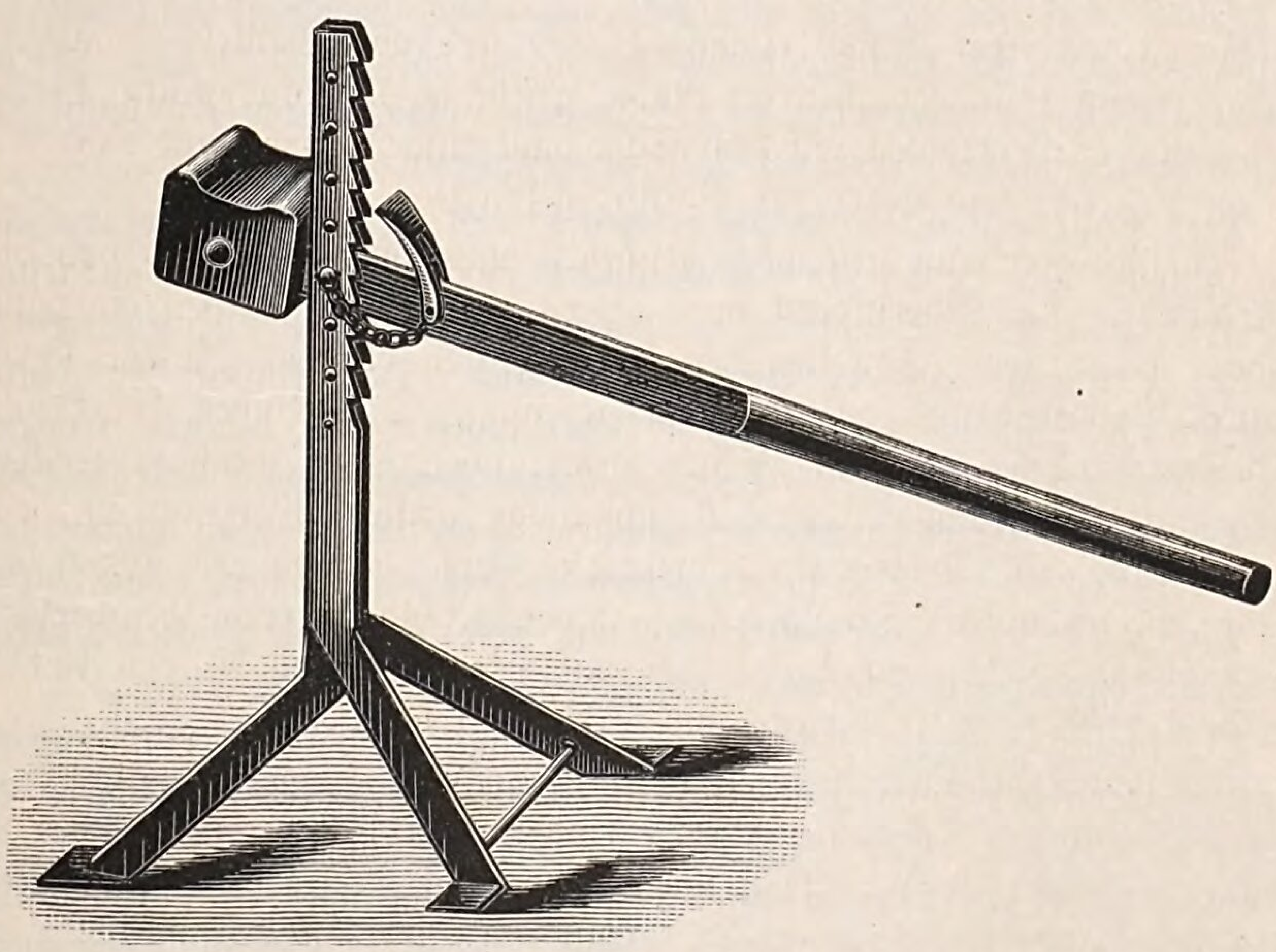


Fig. 30. Wagenwippe.

gesetzt. Am Ende des Stiels befindet sich ein Messinggewinde, durch welches die Bürste an den Gummischlauch angeschraubt wird. Das Wasser strömt durch kleine Öffnungen an der Rückseite über den Wagentheil, mit welchem die Bürste in Berührung kommt.

Der Ausklopfer, Bürste und Pinsel wird zur Reinigung des Innern des Wagens benutzt. Die Wippe dient zum Aufheben der Räder, Fig. 30,

zeigt eine Wippe aus Eisen, welche Reparaturen, die an hölzernen Wippen so oft nöthig sind, ganz überflüssig macht.

Bei der Reinigung muß der Wagen im Schatten aufgestellt werden, damit der Lack nicht leidet. Er wird zunächst angegossen, und dadurch der Koth aufgeweicht. Dann werden die Fußteppiche und Sitzkissen aus dem Wagen genommen, und Rück- und Seitenlehne ausgeklopft und gebürstet. Die Löcher werden mit dem Pinsel gereinigt. Darauf werden Kissen und Fußteppiche gesäubert und wieder an ihren Ort gebracht.

Das Waschen beginnt man von oben, reinigt erst den Kasten, die Kothflügel und das Verdeck mit dem Schwamm, gießt das Ganze mit reinem Wasser ab und geht dann zur Reinigung des Gestells und der Räder über. Beim Waschen der Räder muß stets mit der Nabe angefangen werden, weil der Koth durch das dabei abfließende Wasser vollständig abgelöst wird. Bei der Reinigung der Räder kann sich der Fahrer der Wagenbürste bedienen, bei der des Kastens darf dieselbe jedoch nicht angewendet werden.

Sind Räder, Federn und Untergestell gründlich gereinigt, so wird der Wagen nochmals mit reinem Wasser abgespült und dann mit dem Poliren oder Abledern des Wagens begonnen.

Zuerst wird der Kasten einigemal auf- und abgeschaukelt, damit das Wasser, welches sich zwischen die Räder gesetzt hat, herausquillt. Hierauf werden alle Wassertropfen mit dem Schwamm aufgenommen und dann wird mit einem gereinigten Leder zur Politur geschritten.

Das Poliren muß strichweise geschehen und zwar wiederum von oben nach unten. Der Lederlappen muß öfters mit reinem Wasser ausgespült werden, damit keine Sandkörnchen darin haften bleiben. Zuletzt werden Fenster, Laternen und der Beschlag gereinigt. Das Putzen der Fenster geschieht mit Schwamm und nassem Lederlappen. Ein weiches, trockenes Leder dient zum Nachpoliren. Sehr schmutzige Fenster lassen sich am besten mit Spiritus und Schlemmkreide reinigen, zum Nachpoliren nimmt man weiches Seidenpapier. Die Laternen und der Beschlag werden, wenn letzterer aus Messing besteht, mit Pasta oder mit Stearinöl und Wiener Putzkalk, bei Silberbeschlag mit Spiritus und Schlemmkreide polirt.

Ein sauber geputzter Beschlag ziert den ganzen Wagen. Während des Winters, wenn der Schmutz anfriert, ist es für den Fahrer sehr schwer, den Wagen zu reinigen. Hier bleibt ihm weiter nichts übrig, als denselben in der etwas wärmeren Wagenremise aufzustellen, um ihn erst aufthauen zu lassen oder auch, falls der Wagen sofort wieder in Gebrauch genommen werden soll, die Thüren und Tafeln mit warmem Wasser zu reinigen, worauf jedoch sofort mit kaltem Wasser nachgespült werden muß, damit der Lack nicht angegriffen wird. Eine saubere Reinigung ist an strengen Wintertagen ganz unmöglich.

Ein ganz neuer oder frisch lackirter Wagen sollte die ersten drei Mal nur bei gutem Wetter benutzt werden. Am meisten schadet es dem Wagen, wenn es von unten schmutzig und von oben trocken ist; dann frißt sich der

Schmutz vollständig fest ein und hinterläßt nach der Reinigung des Wagens häßliche Flecke, welche schwer zu entfernen sind.

Hauptsächlich ist es der thonige Chausseekoth, der alles Fett aus dem Lack zieht. Vielen Besitzern leuchtet dies nicht ein; sie geben stets dem Lackirer die Schuld an dem eingetretenen Verderb. Aber man mache einen Versuch mit einem Schimmel, dessen Füße durch Anlegen von gelben oder blauen Bandagen gefärbt sind, sodaß die Farbe trotz Waschens mit grüner Seife nicht herauszubringen ist: eine halbe Stunde auf recht schmutziger Chaussee gefahren, dann gereinigt — und alle gelbe und blaue Farbe ist ausgezogen, der Schimmel hat sein natürliches Aussehen wieder erhalten.

Während der ersten zehn Tage muß ein neuer Wagen stets sofort gereinigt werden und nicht mit dem Schmutz stehen bleiben. Sollte dies nach später Heimkehr die nächtliche Dunkelheit und die Zeit nicht mehr erlauben, so soll er wenigstens mit einigen Gießkannen Wasser abgespült werden, damit der Koth sich nicht einfrißt: dies bietet auch eine große Erleichterung für den nächsten Morgen, die Reinigung des Wagens ist dann weit leichter.

Der Fahrer soll, wenn irgend möglich, nur Regenwasser oder Flußwasser verwenden; Brunnenwasser ist zu „hart" und zum Waschen nicht dienlich. Wo das Verdeck aus Leder besteht, z. B. bei Landauern, Doppelkaleschen oder Phaetons verwendet man zum Waschen Seifenwasser, dasselbe verleiht dem Leder einen vorzüglichen Glanz. Alle acht Tage muß das Verdeck mit etwas Olivenöl eingerieben werden, damit es nicht spröde wird; wo jedoch Schmierleder beim Verdeck angewendet ist, bewährt sich folgende vorzügliche S c h m i e r e: 125 Gramm geschabtes Wachs
in 66 Gramm Kienöl aufgelöst.

Hierzu sind zwei Tage erforderlich. Nach Auflösung der Masse wird
ein Pfund reines Schweinefett und
etwas Kienruß hinzugesetzt. Nachdem das Ganze auf gelindem Feuer zusammengeschmolzen, wird es bis zum Erkalten fleißig umgerührt. Zum Auftragen dieser Schmiere bedient man sich eines wollenen Lappens. Nachdem die Schmiere eingezogen, wird mit einer weichen Wichsbürste darübergefahren, worauf ein schöner Glanz hervortritt.

Nach vollendeter Reinigung des Wagens müssen alle Schrauben nachgesehen werden, ob sich keine während der Fahrt gelockert hat; auch wird ein tüchtiger Kutscher rothgewordene Schrauben und abgetretene Tritte mit etwas Asphaltlack frisch überziehen. Diese kleine Arbeit verleiht dem Wagen stets ein frisches Aussehn. Ferner ist zu prüfen, ob der Wagen auch noch die nöthige Schmiere besitzt, was man daran erkennt, ob das Rad sich noch leicht um die Achse drehen läßt. Zum Schmieren ist Klauenfett das Geeignetste.

Soll der Wagen geschmiert werden, so ist Tags vorher in die Kapsel etwas Petroleum zu gießen; während der Fahrt reibt dasselbe allen festgesetzten Schmutz ab, und es bedarf am nächsten Tage nur eines mit Petroleum getränkten Lappens, um Achse, Nabe und Mutter gründlich zu reinigen. Ist die Lederscheibe an der Stoßscheibe abgeleiert, so muß dieselbe durch

eine neue ersetzt werden; am besten bewährt sich hierzu Sohlenleder; jedoch muß die Scheibe, ebenso wie die Sohle, genügend geklopft werden. Bei den Mail=Patent=Achsen sind zwei Lederscheiben vorhanden, eine hinten (die große), eine vorn (die kleine) angebracht. Jedoch werden diese Achsen nur an schweren Wagen, an Omnibussen und an leichten Lastfederwagen verwendet. Die Collings=Patent=Achsen sind bei leichterem Gefährt vorzuziehen, auch ist das Schmieren ein bequemeres. Neuerdings ist eine Achse erfunden, welche mit einer Gummimuffe versehen ist. Diese Einrichtung hat mir sehr gefallen; die Bewegung des Wagens ist eine sehr sanfte und leichte und die Muffe erhöht die Haltbarkeit des ganzen Untergestells. Offenbach am Main hat die größten Achsenfabriken Deutschlands.

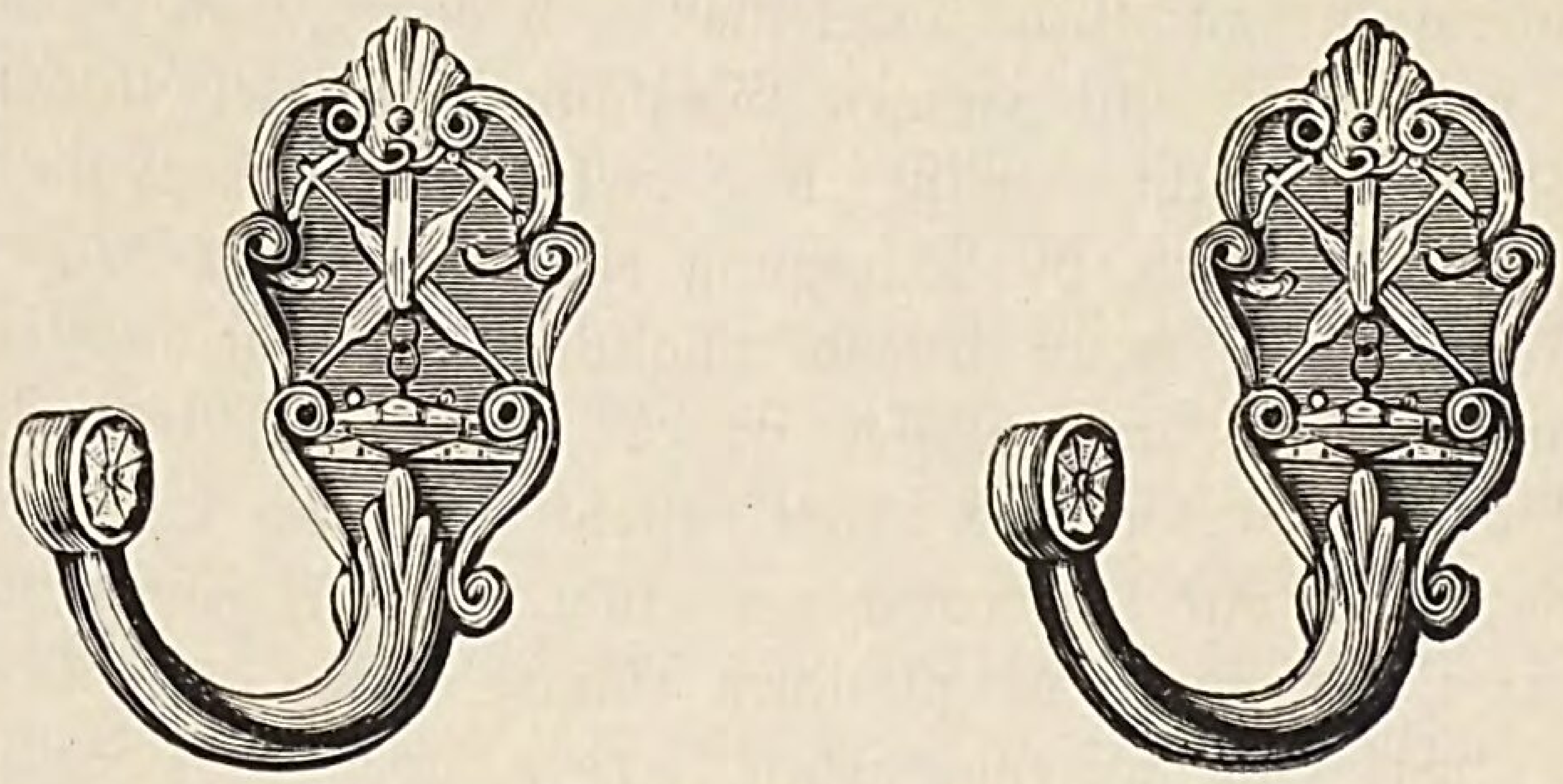


Fig. 31. Deichselträger.

Schmierachsen (welche nur noch selten vorkommen) werden mit gewöhnlicher Wagenschmiere, wie solche bei jedem Sattler oder Seiler zu kaufen ist, behandelt.

Zur Pflege des Wagens gehört auch das Schmieren des eisernen Kranzes am Untergestell; es ist nicht bloß eine große Erleichterung für die Pferde, sondern ermöglicht auch ein correcteres Fahren. Man verwendet hierzu grüne Seife, Talg oder Baumöl.

Wenig benutzte Wagen müssen öfters im Freien gelüftet und geklopft werden, auch sind dieselben mit etwas Mottenpulver zu versehen, besonders während der Sommermonate. — Die Deichsel erhält ihren Platz an einem an der Wand angebrachten Deichselhaken (s. Fig. 31), einer Einrichtung, die dem gefährlichen Hinstellen der Deichsel an die Wand bei Weitem vorzuziehen ist.

Viertes Kapitel.

Die Pflege und Reinigung der Geschirre.

Zur Reinigung der Geschirre hat der Fahrer, auch wenn dafür ein besonderer Stallmann gehalten wird, durch die Anleitung, die er demselben ertheilt, wesentlich beizutragen. Ich will daher einige Fingerzeige geben, wie diese Arbeit, die keineswegs eine Nebensache ist, ausgeführt werden muß.

Zuerst wird das Kummet aus dem Bügel ausgeschnallt, das Lackleder mit einem wollenen Lappen oder mit weichem Rehleder abgewischt und etwa vorhandener Schweiß und Schmutz an der Innenseite mit Schwamm und Lederlappen entfernt. Hierauf werden alle Schlaufen aus den Schnallen gezogen, und alles, was von Staub und Spritzfleckchen an ihnen haftet, sorgfältig beseitigt.

Ist alles, was nicht Lackleder ist, gereinigt, so kann an das Putzen des Beschlags gegangen werden. Bei Silber- oder Nickelbeschlag ist Spiritus und Schlemmkreide hierzu das Beste. Alle scharfen, in den Handel gebrachten Putzpulver enthalten mehr oder weniger Bestandtheile, welche dem Beschlag und dem Leder schaden; bei gelbem Beschlag muß freilich zu diesem Putzpulver gegriffen werden. Viele verwenden Putzpomade oder auch englische Pasta. Eine neue Putzmasse ist von Krummholz (Berlin W. Mauerstraße 37) erfunden und in den Handel gebracht worden. Dieselbe ist flüssig, nimmt jedes eingefressene Fleckchen weg und bewährt sich vorzüglich dann, wenn der Beschlag vom Regen stark mitgenommen ist. Jedoch muß beim Gebrauch dieses Mittels ein Stück dünne Pappe als Unterlage benutzt werden, denn wenn etwas davon an das Lackleder kommt, so erhält dasselbe Flecken, die nicht mehr zu entfernen sind.

Hat es geregnet, so müssen alle Ledertheile, als: Stränge, Bauchgurte und Strangträger geschmiert werden, damit das Leder nicht hart und brüchig wird und damit die Pferde nicht durch die starke Reibung an den betreffenden Stellen ihr Haar verlieren und dadurch entstellt werden. Ist das Wetter schön und trocken, so vermeide man möglichst das Waschen und entferne den Staub mit einer Bürste. Viele benutzen deßhalb, um dem Geschirr nach der Reinigung einen schönen Glanz zu verleihen, Lederappretur*), gegen deren mäßigen Gebrauch auch nichts einzuwenden ist. Bei Pferden von heller Farbe: Schimmeln, Schecken und Isabellen darf dieselbe jedoch keine Anwendung finden. Viel besser ist es aber, die Geschirre zu wichsen; das Leder wird so mehr geschont, und beim Regen färbt das Geschirr nicht ab.

Eine Geschirrwichse, die jeder selbst herstellen kann, erhält man nach folgendem Recept:

Ein Pfund geschabtes Wachs wird in
drei Liter weichem Wasser gekocht. Hierauf thut man
ein Viertel Pfund Zucker und
41 Gramm Pottasche hinzu und läßt das Ganze noch einmal aufkochen. Die Masse wird bis zum Erkalten fleißig gerührt und schließlich noch so viel Kienruß hinzugesetzt, als zum Hervorbringen der nöthigen Schwärze erforderlich ist. Bei mäßigem Gebrauch der Geschirre reicht man mit dieser Wichse acht bis neun Monate aus. Besser noch nach meiner Erfahrung ist folgende der Schuhwichse ähnliche Masse:

Zwei Pfund Elfenbeinschwarz,
zwei Pfund guter Syrup,

*) Die beste Lederappretur hält die Firma Müller, Berlin, Beuthstr. 14.

zwei und ein halbes Liter Essig,
sechs Loth Indigo

werden in einer Schüssel ordentlich durcheinander gerührt, nach und nach drei Loth Schwefelsäure hinzugesetzt und unter andauerndem Rühren noch etwas Regenwasser nachgegossen. — Diese Wichse verleiht dem Geschirr einen schönen Glanz und ist der weit theureren Geschirrwichse vorzuziehen.

Die Reinigung der lackirten Theile des Geschirrs wird folgendermaßen bewirkt. Man nimmt Seifenwasser, taucht den Schwamm ein, drückt ihn gehörig aus und überwischt das Lackleder damit, trocknet es dann sorgfältig mit Leder ab und polirt mit einem weichen, trocknen Leder nach.

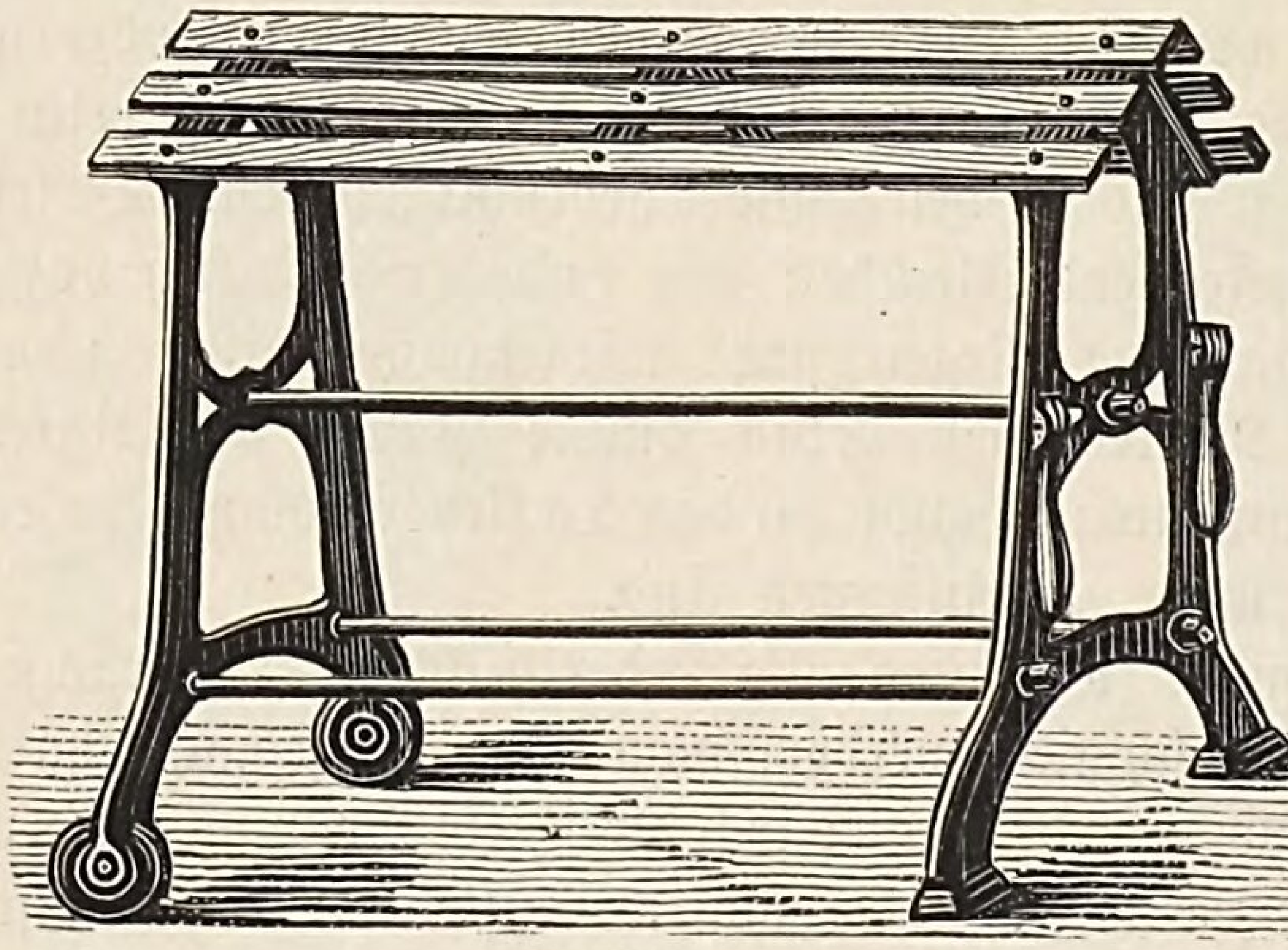


Fig. 32. Geschirrbock.

Um schlechtes, altes Lackleder aufzufrischen, verwendet man entweder „Schwarzwachs" oder besser eine nach folgendem Recept herzustellende Masse:

Ein Viertel Pfund dünn geschabtes Wachs wird in einer Flasche, am besten einer Einmacheflasche mit recht weitem Hals, mit etwas mehr Schwefeläther gemischt, und das Ganze fest zugekorkt. Ist das Wachs aufgelöst, so muß die Masse so dick wie Sahne sein.

Mit einem weichen wollenen Lappen aufgetragen und mit einem trockenen Leder eingerieben, giebt dieses Mittel dem Lackleder völlig den ersten Glanz wieder.

Altes Lackleder frisch zu lackiren ist nicht empfehlenswerth; lieber wird man die lackirten Theile gleich neu beziehen lassen.

Zu allen diesen Arbeiten bedient man sich eines Geschirrbockes, an welchem das Geschirr regelrecht aufgehängt werden kann. (S. Fig. 32.)

Die Leinen, wenn sie gelb sind, werden entweder mit Sattelseife überschwemmt und mit einer weichen Bürste oder einem Flanelllappen blank gerieben, oder auch mit einer Mischung aus:

64 Gramm gelbem Wachs und
14 Centiliter Terpentin

eingeschmiert und mit einem seidenen oder Lederlappen blank gerieben. Ich ziehe jedoch der oben angegebenen Mischung Wachs und Schwefeläther vor

und habe dabei gefunden, daß dieses Mittel die Leinen nicht allein sehr blank, sondern auch in ihrer ursprünglichen Farbe erhält.

Flecke lassen sich aus der Leine mit einer Lösung von

30 Gramm Oxalsäure in
1,00 Liter kochendem Wasser

sehr leicht entfernen, jedoch muß beim Gebrauch dieser Lösung äußerst behutsam vorgegangen werden, weil ein Zuviel der giftigen Masse das Leder schädigen würde.

Das Putzen der Candaren und Trensen ist am leichtesten, wenn man dieselben sofort nach Gebrauch aus den Zäumen ausschnallt und in einen Eimer Wasser legt, um sie, sobald die Pferde verpflegt sind, sofort zu reinigen. Zum Putzen ist Sand das Beste. Um die Candare auch gründlich reinigen zu können, nimmt man einen starken Riemen, an dessen Enden sich zwei Haken ähnlich den Kinnkettenhaken befinden; diese werden in die Kinnkettenhaken eingehakt. Ein zweiter, etwas längerer Riemen, ebenfalls mit Haken versehen, wird in das unterste Loch der Candare eingehakt. In den letzteren Riemen setzt man sich hinein, sodaß das Ganze straff angezogen wird. Nur so ist es möglich, jede Ecke von Schmutz und Rost zu reinigen. Ebenso verfährt man auch beim Poliren der Candaren und Trensen. Ist die Candare gereinigt, so wird sie in reinem Wasser abgespült und mit einem Leder abgetrocknet. Ehe zum Poliren geschritten wird, muß die Candare oder Trense erst noch mit etwas Wiener Putzkalk überputzt werden, damit der blinde Hauch entfernt wird.

Zum Poliren benutzt man mehrere Sorten von Polirketten; am besten bewähren sich die auf Leder gearbeiteten Ketten, die viereckige zum Poliren glatter Gegenstände und die längliche zum Poliren der Ringe und Ecken. Ist man mit dem Poliren fertig, so folgt noch eine Abreibung mit Putzkalk.

Ebenso behandelt man den Stahlbeschlag vorn an den Deichseln.

Die Kinnketten werden mit etwas grüner Seife und Wasser zwischen den Händen gerieben und dies, nachdem sie mit Häcksel oder Heu getrocknet sind, wiederholt, bis sich der gewünschte Glanz zeigt.

Wo sich statt der Aufhalter Stahlketten befinden, gilt folgendes Verfahren: Man reibt die Ketten ebenso mit Seife und Wasser und dann mit Heu trocken; hierauf legt man sie in einen Sack und schwenkt denselben so lange hin und her, bis der Glanz vorhanden ist. Ketten von Nickel oder von Silber (solche sind übrigens nicht empfehlenswerth) werden ebenfalls mit Wasser gereinigt und mit einem Leder trocken gerieben. Zum Blankputzen bedient man sich des Wiener Putzkalks.

Bei regnerischem Wetter müssen alle Stahlsachen leicht eingefettet werden. Man braucht bei der Rückkehr von der Tour dieselben nur mit Putzkalk abzureiben, um den alten Glanz wiederzuerhalten.

Sehr rostige Candaren werden mit einem alten Rehleder und Ziegelmehl so lange abgerieben, bis der Rost gänzlich verschwunden ist. — Ein gleiches Verfahren gilt auch für Sättel, Bügel und Zaumzeug.

Fünftes Kapitel.

Der Wagen.

Daß „das Theuerste stets das Billigste" ist, trifft auch beim Kaufe eines Wagens zu. Ist der Bau desselben gelungen, so darf auch mit dem Preise nicht gekargt werden.

Wien ist die erste Stadt für den Wagenbau, und hier nimmt die Fabrik Lohners den ersten Rang ein, in Paris Binder, in London Peter, in Berlin Neuß (jetzt Actiengesellschaft), außerdem Zimmermann in Potsdam. Von kleineren Fabrikanten nenne ich hier die Firma Färber, Berlin, die peinlich saubre Arbeit liefert.

Wer einen neuen Wagen kaufen will, lasse sich zunächst eine Zeichnung schicken, gebe darauf alles an, was er anders wünscht, und nach der so corrigirten Zeichnung wird erst der Wagen gearbeitet. Wenn derselbe im Rohbau fertig ist, so versäume der Käufer nicht, ihn in Augenschein zu nehmen und sich der Güte des verwendeten Materials zu vergewissern.

Der Kasten wird gewöhnlich aus weichem Holz angefertigt und mit Mahagonitafeln verkleidet. Die Räder — der wichtigste Theil des Wagens — müssen aus Hickory- und Buchenholz gefertigt werden, und zwar aus ersterem die Speichen, aus letzterem die Felgen. Alle Holztheile müssen fest zusammengefugt sein, sodaß nicht die geringste Ritze dazwischen bleibt; dem Laien darf die Fuge nicht einmal sichtbar sein. Der Kranz, welcher aus Eisen oder auch aus Holz gefertigt ist, soll so gearbeitet sein, daß der Kutscher beim Waschen überall bequem hinreichen kann. Vorzüglich bewähren sich die gänzlich aus Eisen gearbeiteten Gestelle. Die Achsen und Radreifen müssen ebenfalls aus dem besten Material (schwedischem Eisen) bestehen. Bei leichteren Wagen gebraucht man vielfach Stahlreifen; da dieselben aber bei trockenem Frost leicht springen, so sind gute Feinkorn-Reifen stets vorzuziehen. Wo statt der eisernen Gummi-Reifen angebracht sind, muß der eiserne Kranz aus Schmiedeeisen gearbeitet sein; Gußeisen ist freilich bedeutend billiger, aber wegen seiner geringeren Haltbarkeit zu verwerfen. Alle feineren Equipagen werden auf Gummi gehend hergestellt und sind wegen ihres geräuchlosen Ganges, ihrer federnden Bewegung allgemein beliebt. Auch wird durch den Gummi viel Material geschont, was bei Radreifen nicht vorkommt.

Räder, Federn und Achsen sind die drei wichtigsten Theile des Wagens; ihnen ist also die größte Aufmerksamkeit zu widmen, hauptsächlich in Bezug auf Accuratesse und Haltbarkeit. Ist das Rad nicht aus geschliffenen Speichen und auserlesenem Hickory-Holz gearbeitet, so ist auf die Haltbarkeit wenig zu rechnen. Das Holz muß sehr alt und ausgetrocknet, oder auch (wie in neuerer Zeit in größeren Fabriken gebräuchlich ist) wenigstens längere Zeit der Einwirkung von Wasserdämpfen ausgesetzt sein. Ist dieses Holz in zugfreiem Schuppen getrocknet worden, so ist es bedeutend leichter, fester und zäher als das lange Jahre auf gewöhnlichem Wege getrocknete.

Ebenso ist auf die Elasticität und Tragfähigkeit der Federn zu achten. Wenn man Elasticität von der Feder fordert, so heißt das: dieselbe muß jedem leichten Drucke nachgeben und so die Belastung beim Fahren stets in sanfter Schwingung erhalten; jeder Stoß, welcher sonst Räder und Gestell erschüttert, muß von den Federn aufgefangen werden, wodurch die Fahrt für die Insassen eines Wagens angenehm wird. Tragfähig ist die Feder, wenn die gewölbte Form derselben nach abgenommener Last stets wieder dieselbe wird; es ist deßhalb nöthig, den Wagen zu belasten, wenn man ihn besichtigt.

Die Deichsel muß vollkommen gerade sein und nur ein wenig nachgeben, sobald die Pferde den Wagen zum Stehen bringen.

Die Scheerbäume müssen bogenförmig, der natürlichen Bildung des Pferdekörpers entsprechend und vorn aus- und abwärtsstehend gearbeitet sein. Bei der Gefährlichkeit der glatten Fahrbahnen großer Städte ist es gut, wenn unter dem Scheerbaum eine lange Stahlschiene gelegt ist, welche das Brechen (beim Fall eines Pferdes) verhindert.

Die Polsterung und Garnirung des Wagens, der „Ausschlag", giebt seinem Aussehen die Vollendung. Zur Ausstattung gehören Rouleaux, Cigarrenträger, Aschenbecher, Notizbuchhalter und Spiegel.

Die Lackirung muß eine blanke Fläche, keine Spalten oder Risse zeigen. Die Fenster dürfen während der Fahrt kein Geräusch verursachen und, wenn sie hochgezogen sind, keine Luft einlassen. Die Laternen müssen von angemessener Größe sein; die Spiralfeder unter dem Licht muß dasselbe gleichmäßig hochschieben.

Das Hemmzeug (in der Stadt unnütz, auf dem Lande aber unentbehrlich) muß so angebracht sein, daß es vom Bocke aus dirigirt werden kann. Das billigste ist die Patentspindel, welche durch eine Art Hebel in Bewegung gesetzt wird. Solches Hemmzeug wird in Berlin z. B. von allen Omnibusgesellschaften gebraucht. Bei feineren Equipagen wird das Hemmzeug durch ein kleines plattirtes Rad, welches sich an der rechten Seite des Kutscherbocks befindet (s. Fig. 36) dirigirt. Die Schleifklötze sind bei schwereren Fahrzeugen aus Eisen oder Holz, bei leichterem Fuhrwerk aus Gummi oder Papier gefertigt. (Schleifklötze aus Hartgummi sind vom Erfinder Max Heine, Berlin C. Seidelstr. 9 zu beziehen, die besten Schleifklötze aus Papier hat die Firma Kothe & Sohn in Halle a/S.)

Das leichte oder schwere Fahren der Wagen liegt nicht, wie man oft glaubt, an der specifischen Schwere der einzelnen Wagentheile, sondern sehr oft nur an der Construction des Untergestells. Auf diese muß also beim Kauf besonders geachtet werden.

Ich gebe nun eine Übersicht der gebräuchlichsten Formen des Wagens.

Der Landauer (s. Fig. 33) ist ein Familienwagen, welcher sich besonders für Damen zum Spazierenfahren eignet. Ein Landauer muß leicht sein und auf sehr elastischen Federn ruhen. Die Farbe des Kastens ist meistens dunkel, blau oder schwarz. Er ist so eingerichtet, daß er bei gutem Wetter heruntergeschlagen, bei schlechtem geschlossen werden kann. Der Preis ist

1800—2400 Mark, auf Gummi gehend 3000 Mark. Derselbe kommt mehr und mehr außer Gebrauch und muß der weit eleganteren Doppelkalesche Platz machen. Zum Reinigen des Landauers braucht man wenigstens eine Stunde mehr Zeit, als bei jedem anderen Wagen.

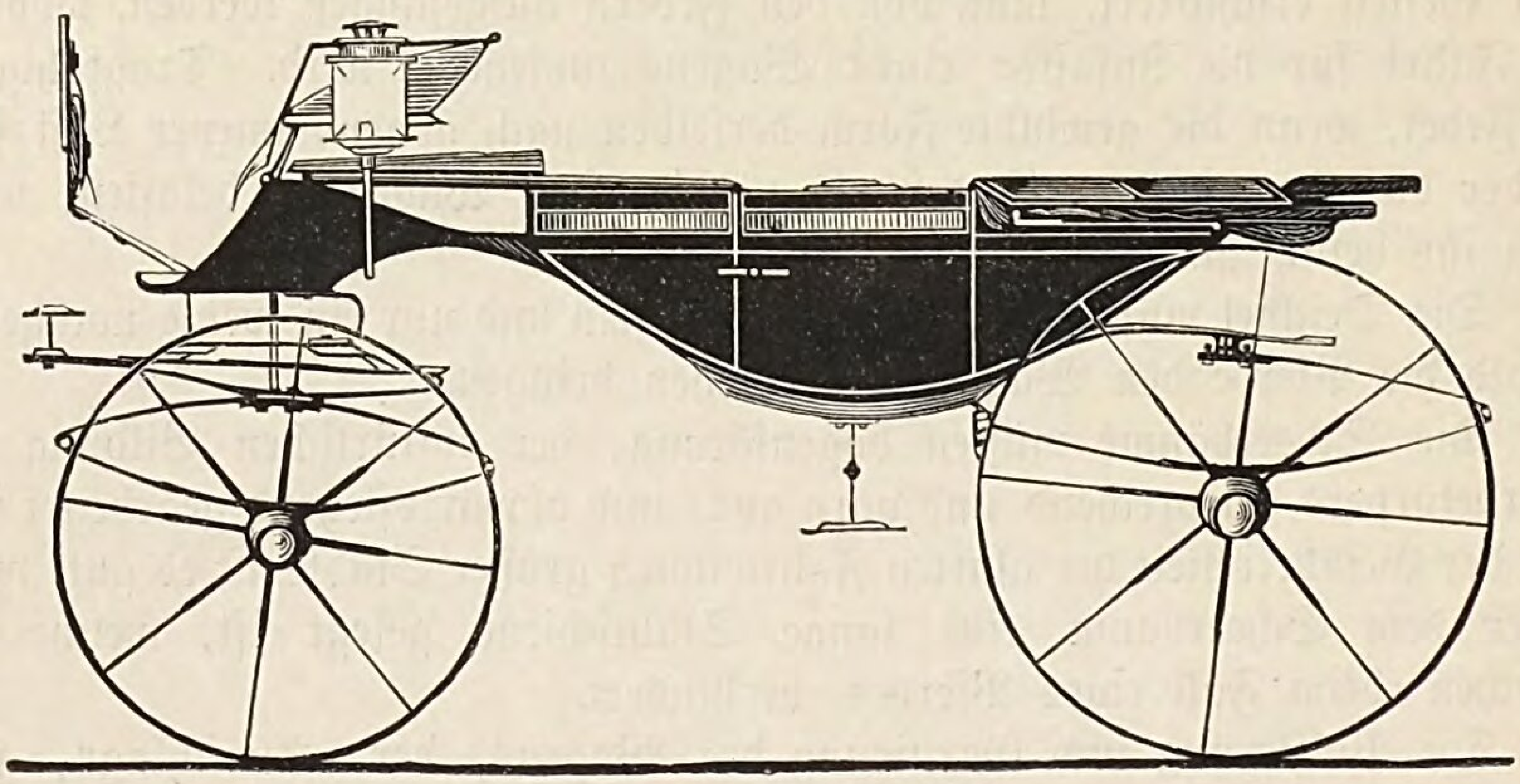


Fig. 33. Landauer.

Die Doppelkalesche (s. Fig. 34) hat ziemlich dieselbe Bauart, wie der Landauer; nur hat das vordere Verdeck keine Glasfenster, sondern ist aus Leder hergestellt. Die Farbe ist etwas lebhafter als beim Landauer; in neuerer Zeit wird sehr häufig die sogen. „Generalstabsfarbe" (blau mit carmoisin abgesetzt, Kasten schwarz) angewendet. Der Ausschlag ist aus blauem,

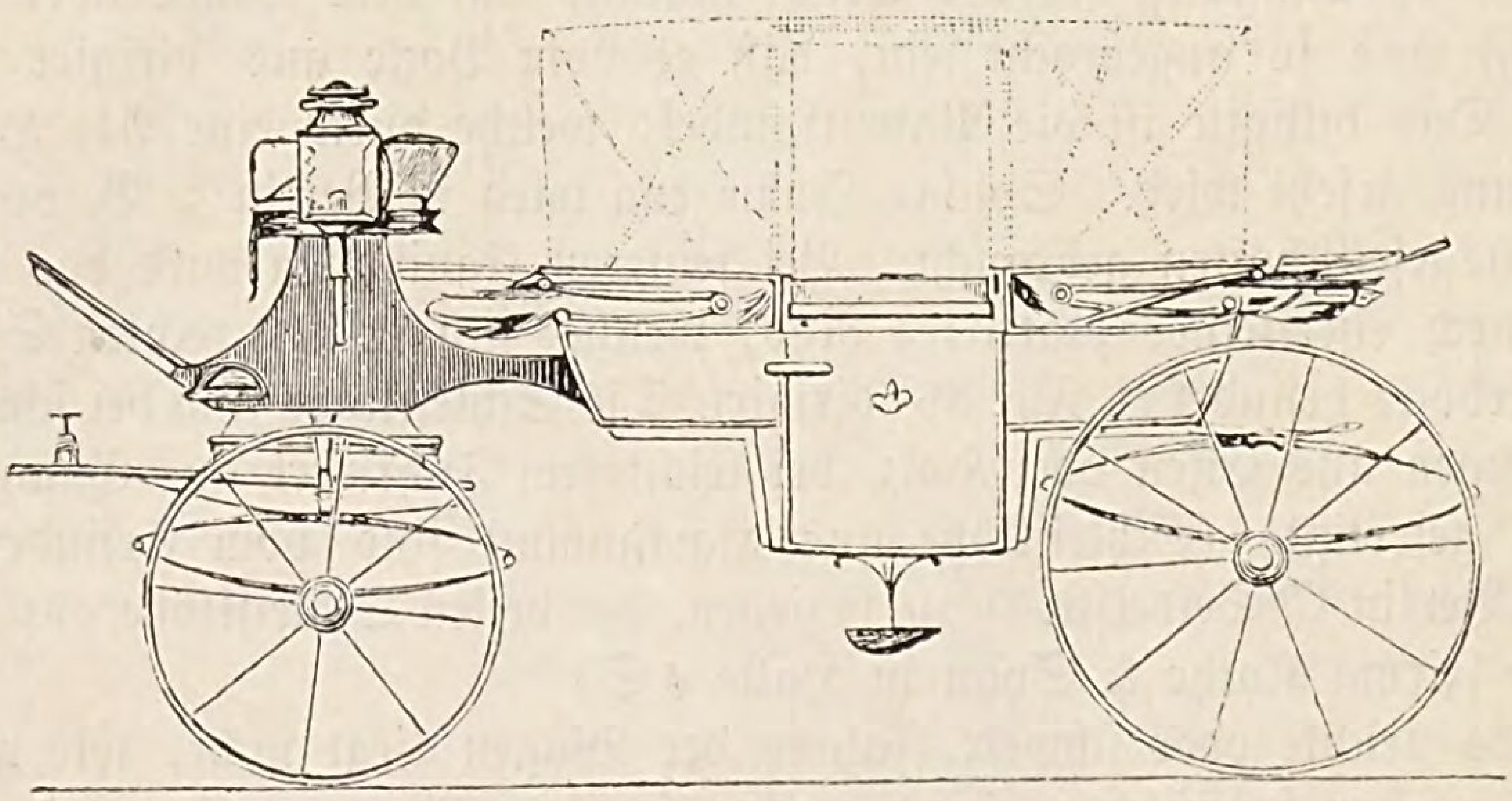


Fig. 34. Doppelkalesche.

braunem oder grünem Tuch, oft auch von Atlas oder Leder. Der Preis ist 1400 — 2700 Mark.

Der Clarence (s. Fig. 35) ist dem Coupé ähnlich, jedoch vorn gebogen oder achteckig gebaut, während das Coupe vorn grade abschneidet. In dem Clarence können bis zu vier Personen Platz haben, ohne daß es größer erschiene als das Coupé. Es wird sehr viel als Gesellschaftswagen verwendet, weil es viel Platz für die Toilette der Damen bietet. Der vordere Sitz ist

beweglich und läßt sich herauf- und herunterklappen. Die Farbe eines Clarence ist dunkel gehalten, meist schwarz mit ganz feinen Goldstreifen abgesetzt. Der Ausschlag besteht aus Atlas und wird etwas heller gewählt als die Farbe. Der Clarence kann, ebenso wie das Coupé, sehr schneidig gebaut werden und hat deßhalb viele Liebhaber gefunden.

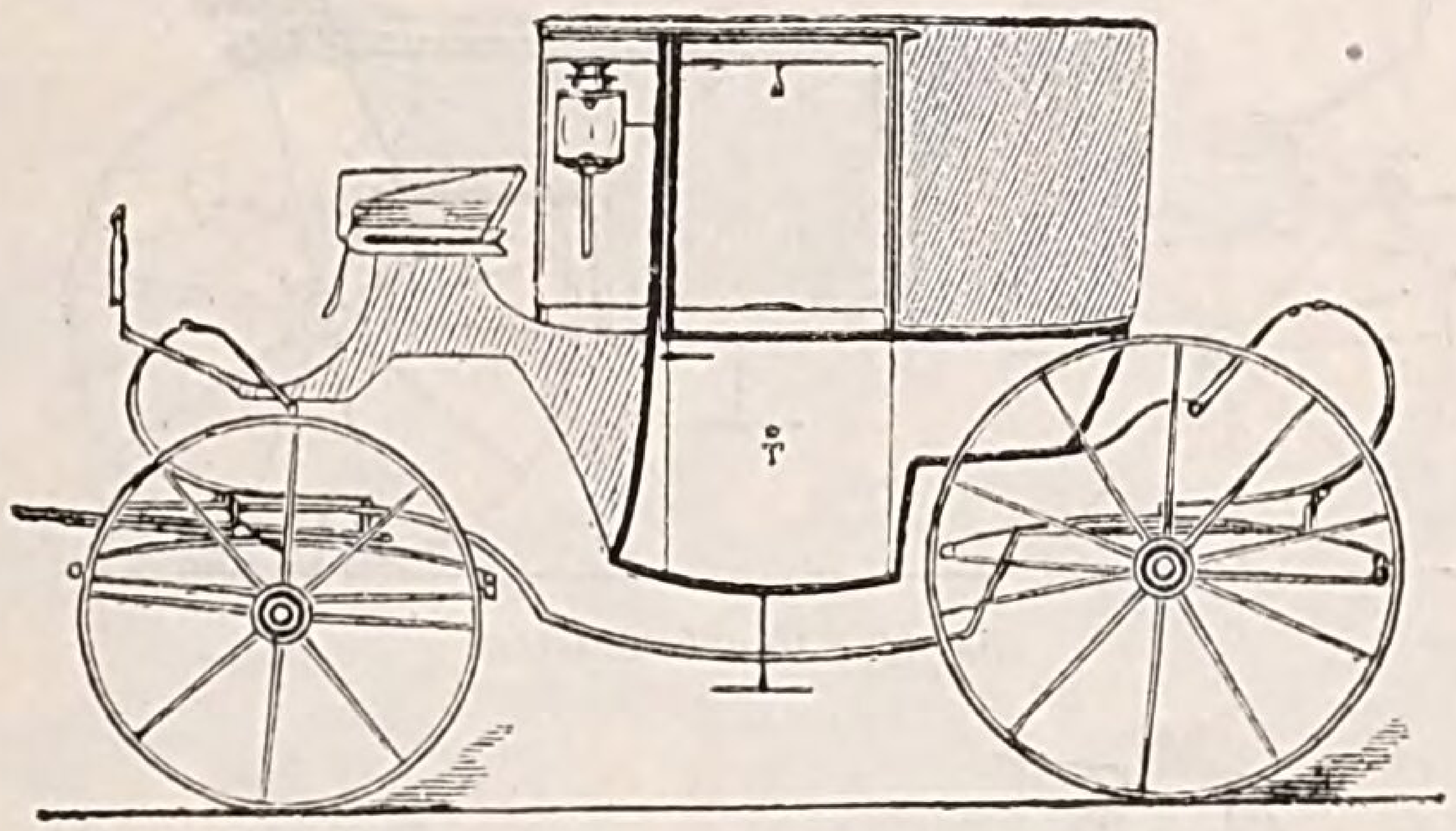


Fig. 35. Clarence.

Das Coupé (s. Fig. 36) unterscheidet sich vom Clarence dadurch, daß es nur zwei Sitze hat; sonst sind Bauart, Farbe und Ausschlag wie bei diesem. Coupé wie Clarence gehen meist auf Gummi. Der Preis ist 1500—2750 Mark.

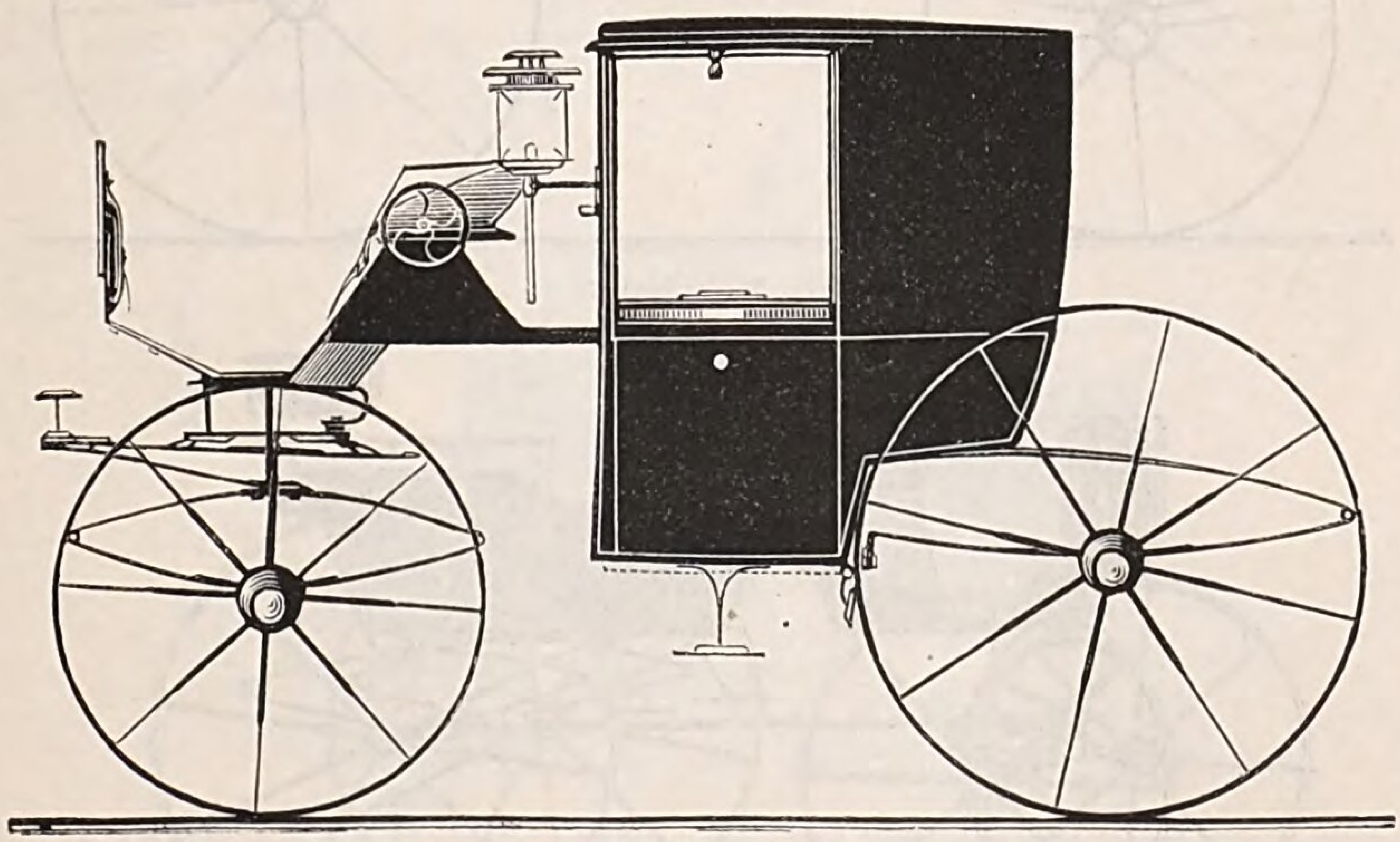


Fig. 36. Coupé.

Das Coupé Phaeton (s. Fig. 37) kann im Winter als Coupé, als Phaeton im Sommer benutzt werden: Fenster und Vordergestell lassen sich abschrauben. Als Droschke eignet es sich vorzüglich. Die Farbe ist etwas lichter als bei Clarence und Coupé. Der Ausschlag ist aus Tuch oder Leder. Der Preis ist 1500—2000 Mark.

Der Phaeton (s. Fig. 38) wird vorzugsweise zu Ausflügen benutzt. Er muß besonders fein aussehen, hell und glänzend, doch ohne schreiende

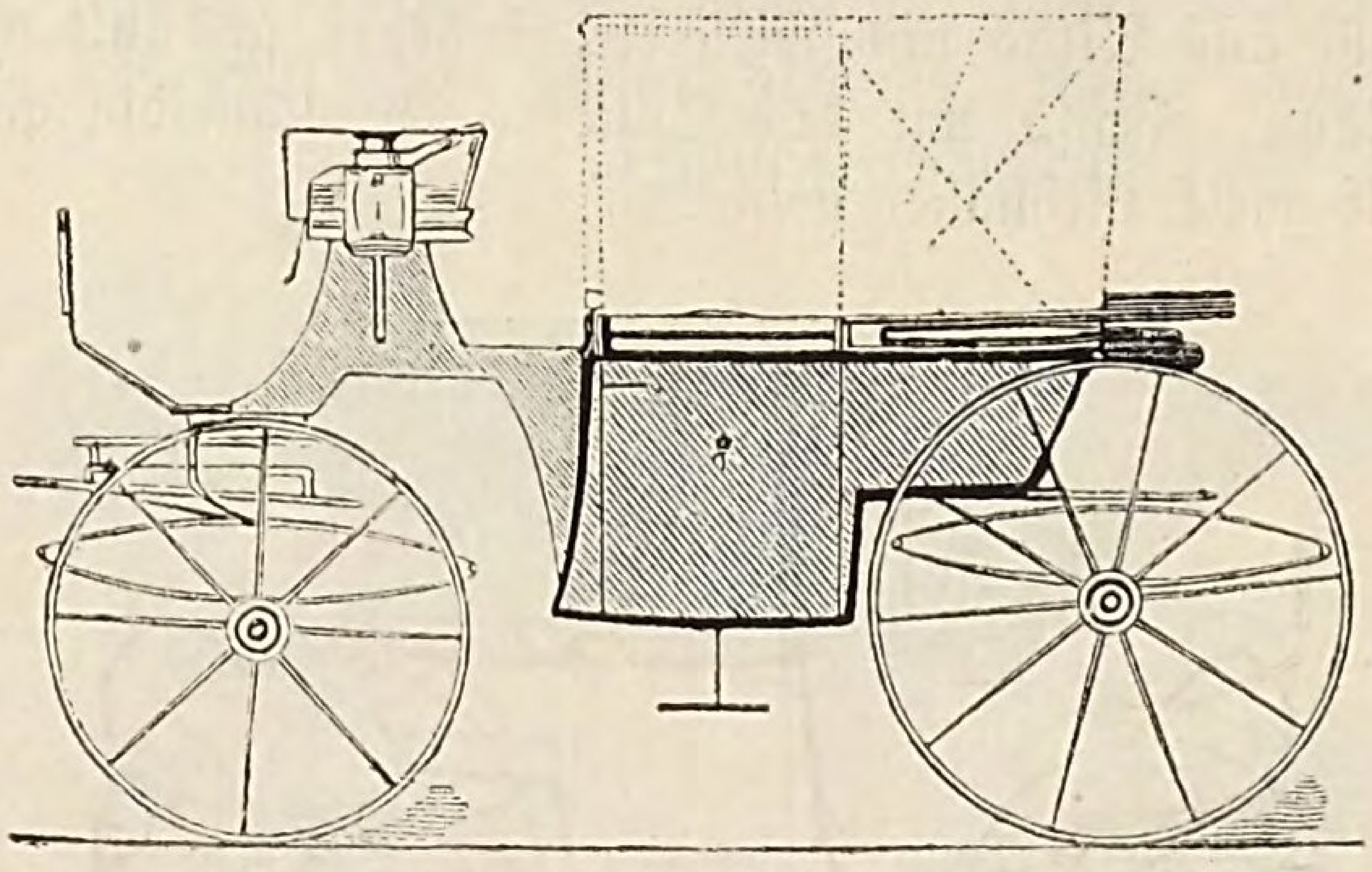


Fig. 37. Coupé Phaeton.

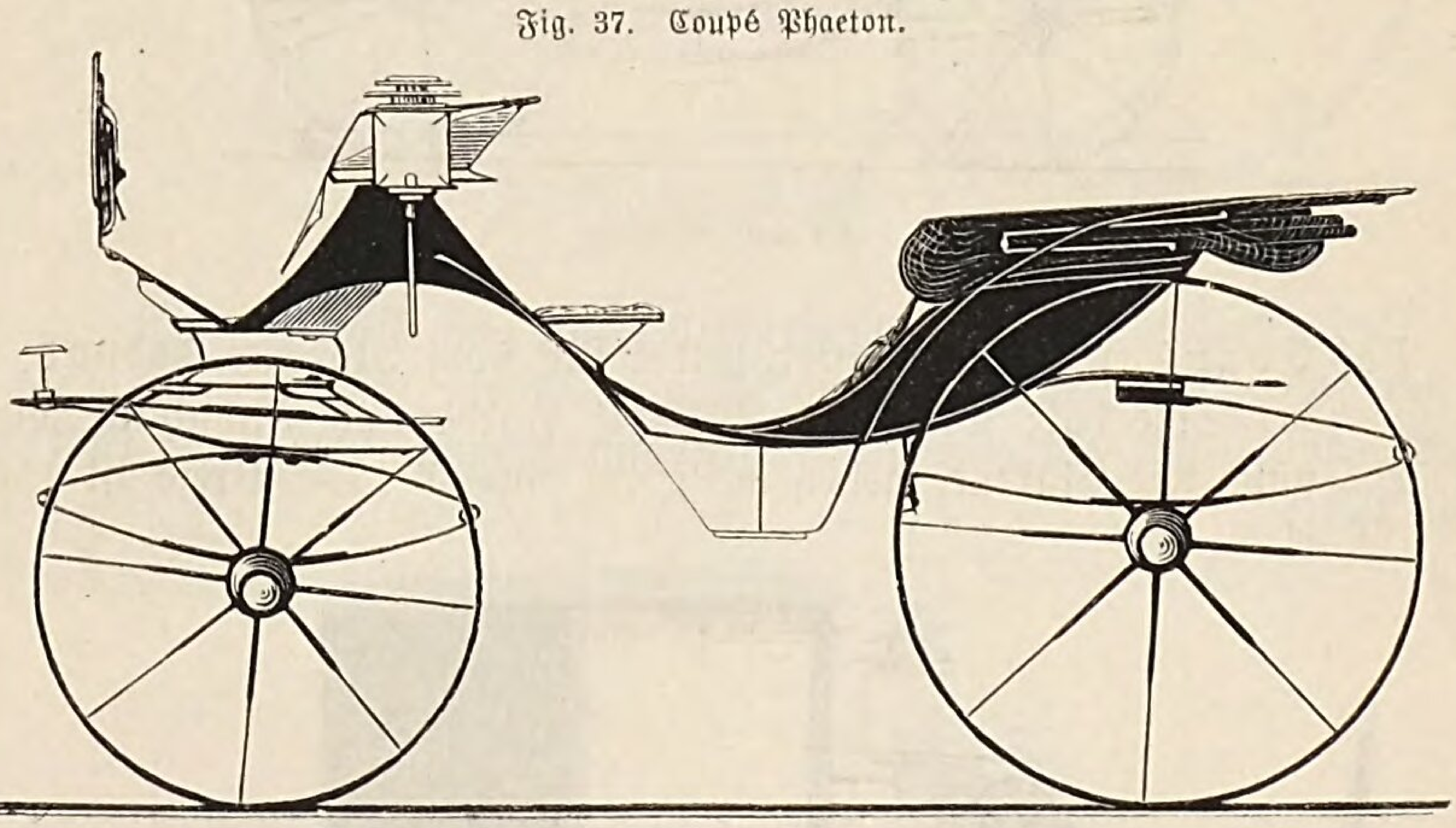


Fig. 38. Phaeton.

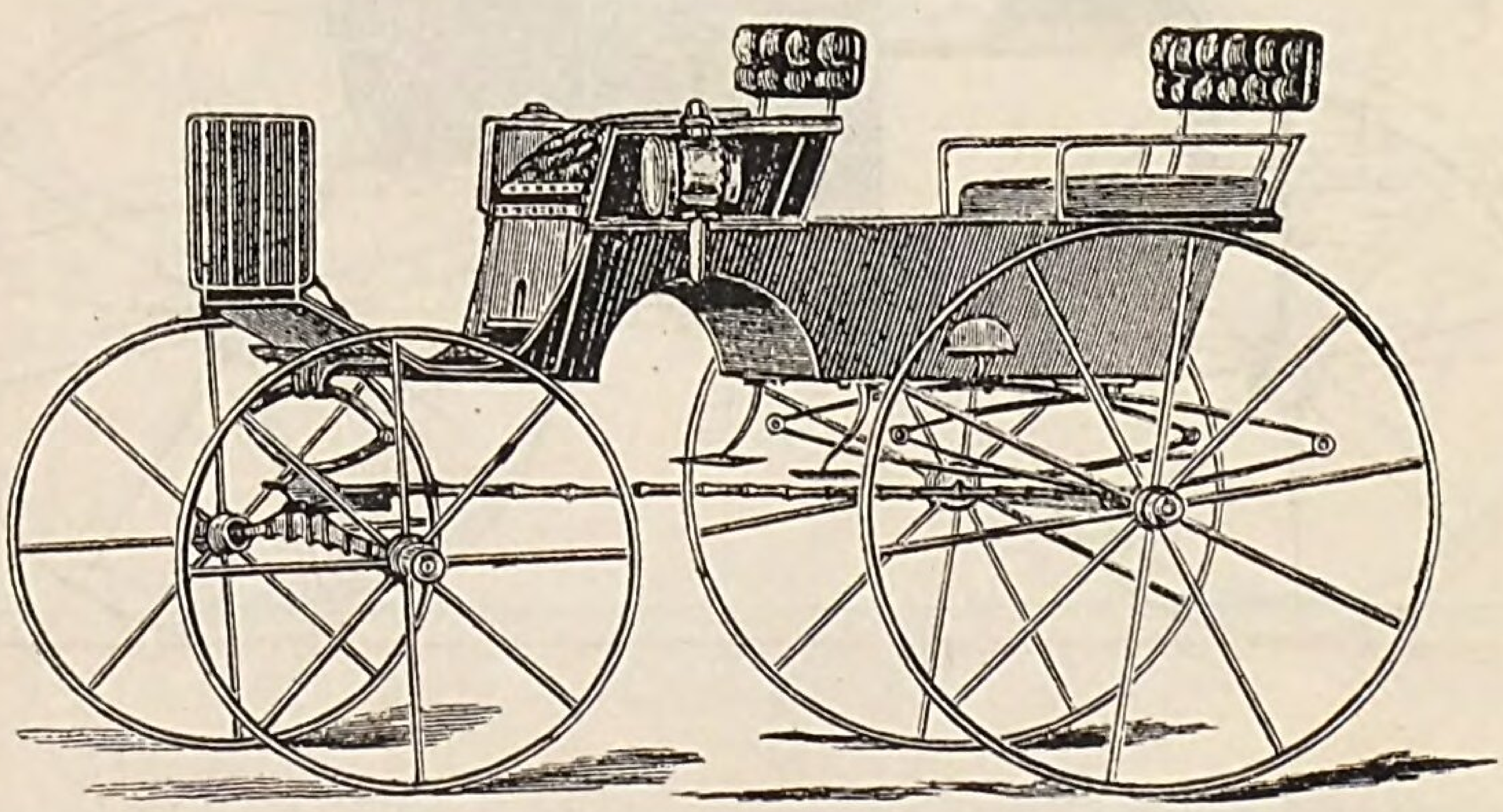


Fig. 39. Jagdwagen.

Farben. Der Rücksitz dient nur im Nothfall für eine dritte Person. Der Ausschlag besteht aus Tuch oder Leder.

Eine Art des Phaeton ist der Jagdwagen (s. Fig. 39) ohne Rücksitz.

Der Platz des Rücksitzes dient für die Jagdhunde. Die Farbe ist schwarz (am Kasten Rohrgeflecht), die Räder gelb mit schwarz abgesetzt.

Der **Break** (s. Fig. 40) ist zu dem verschiedenartigsten Gebrauch geeignet, zum Einfahren der Pferde, zu Landpartieen, zum Abholen mehrerer

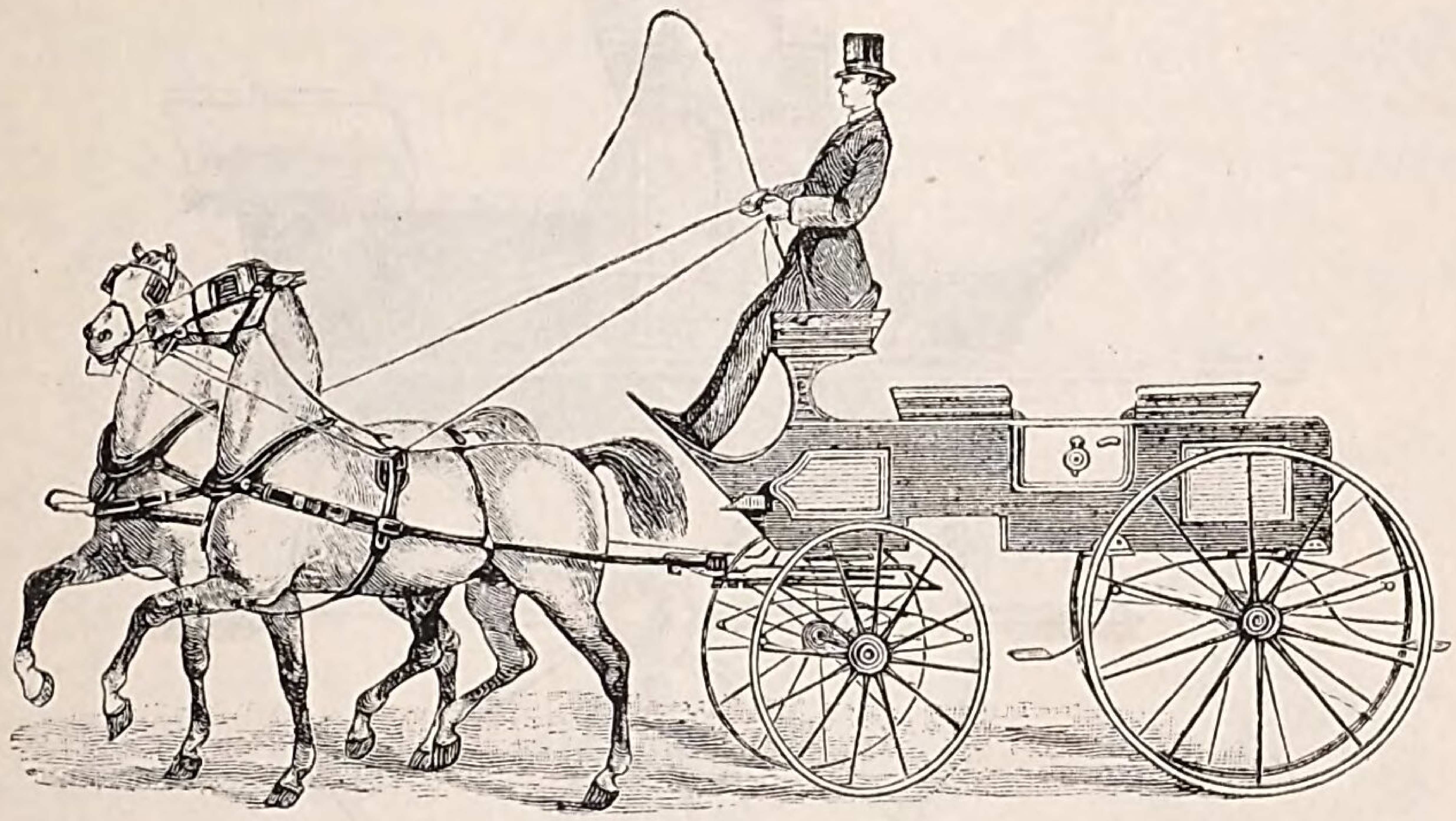


Fig. 40. Break.

Personen von der Bahn u. a. m. Die Sitze lassen sich abschrauben, auch kann der Wagen mit einem Verdeck versehen werden. Die Farbe ist hell, jedoch nicht auffallend, am besten Eichenfarbe. Der Ausschlag ist von englischem Stoff, gewöhnlich grau.

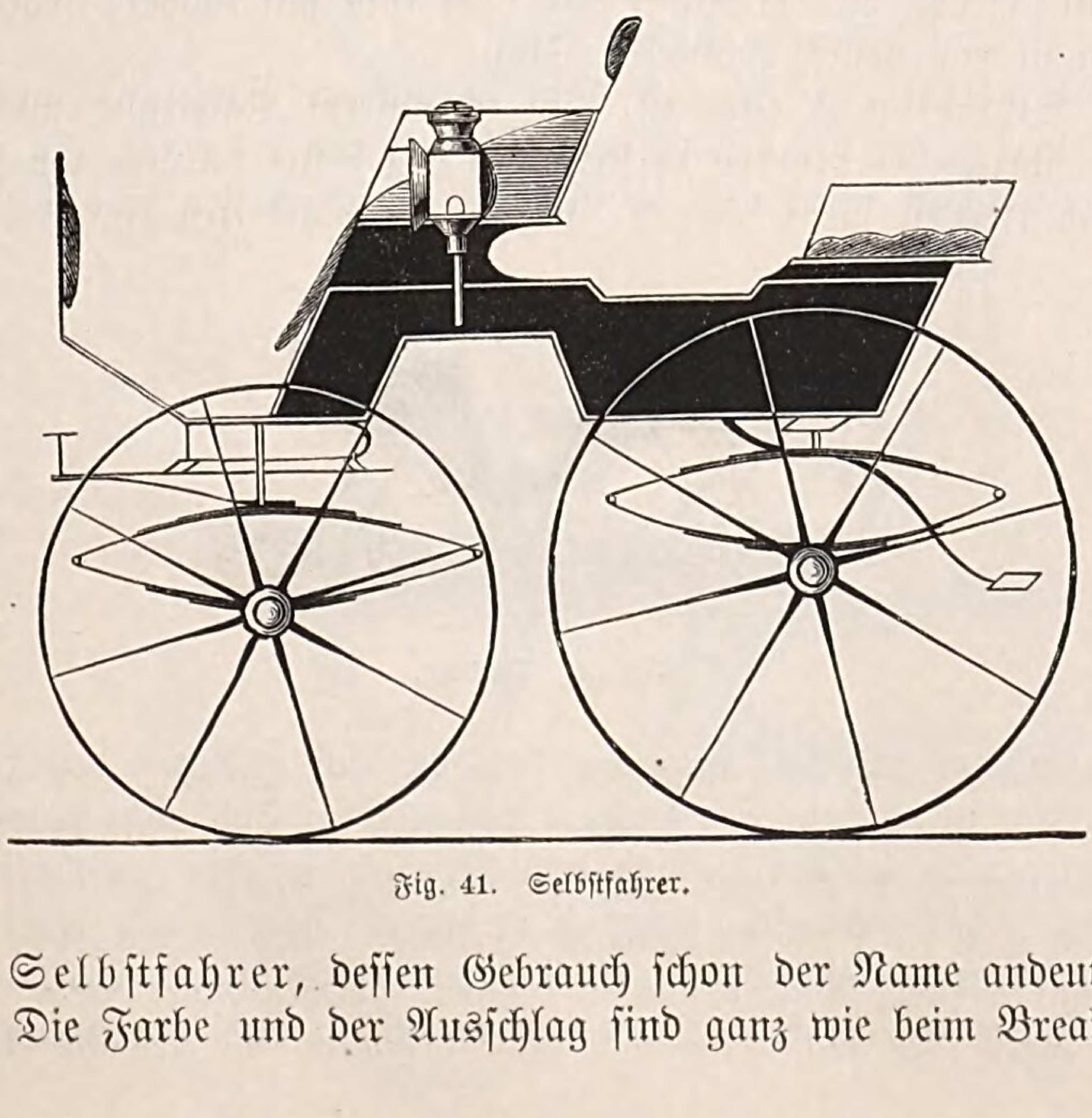


Fig. 41. Selbstfahrer.

Den **Selbstfahrer**, dessen Gebrauch schon der Name andeutet, zeigt Fig. 41. Die Farbe und der Ausschlag sind ganz wie beim Break.

Das zweirädrige Cabriolet endlich zeigt Fig. 42. Dieser Wagen ist aus England und Amerika bei uns eingeführt und wird auch Dougcart genannt. Er läßt sich zwei- und viersitzig einrichten. Die Farbe des

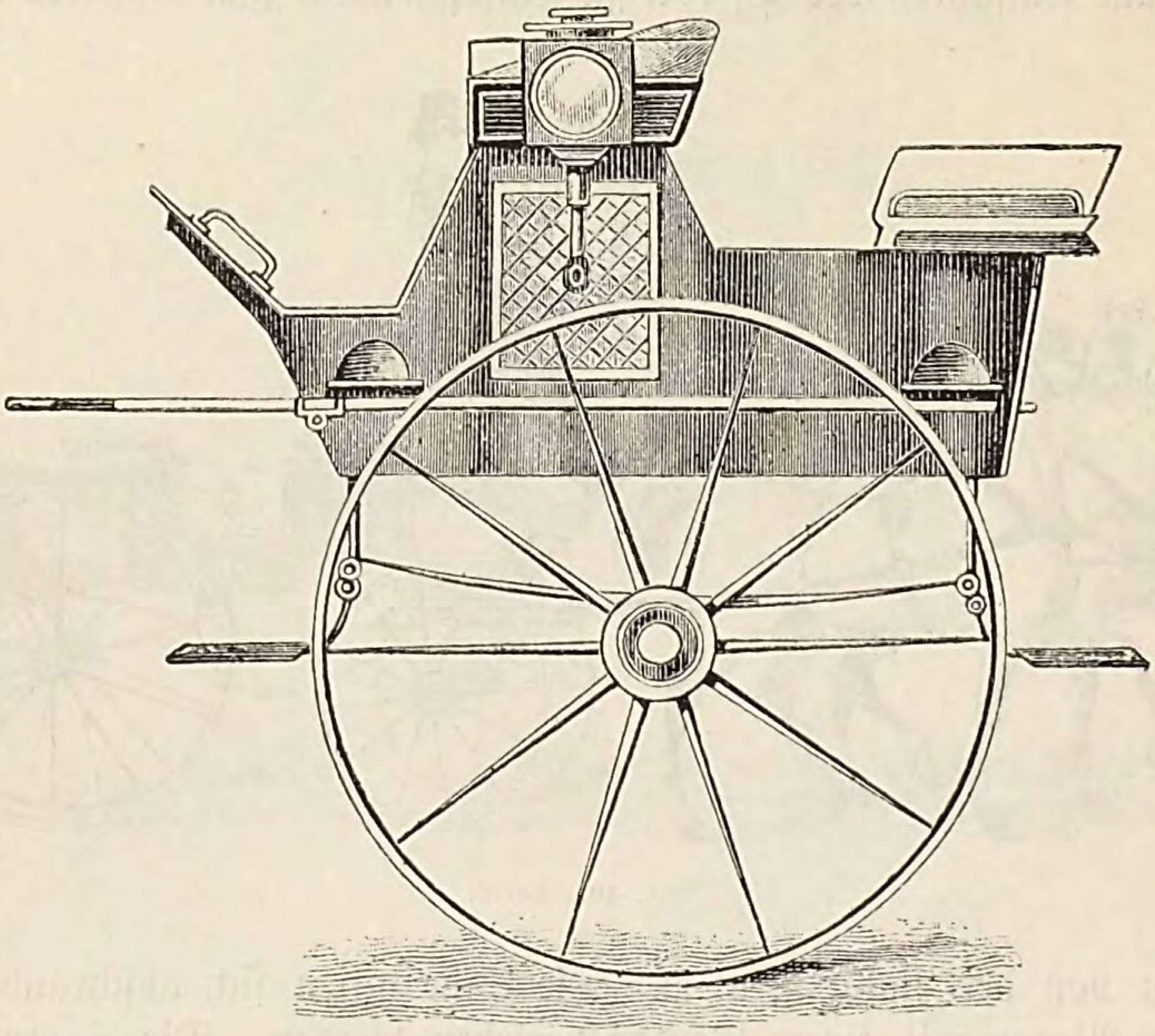


Fig. 42. Cabriolet.

Kastens ist schwarz, die der Räder gelb oder roth mit schwarz abgesetzt. Der Ausschlag ist von hellem englischen Stoff.

Der Schlitten (s. Fig. 43) läßt in unserm Vaterland noch viel zu wünschen übrig; der Norden versteht sich viel besser darauf, ihn zu bauen. Unser Schlitten ist meist viel zu niedrig. Infolgedessen sind die Insassen

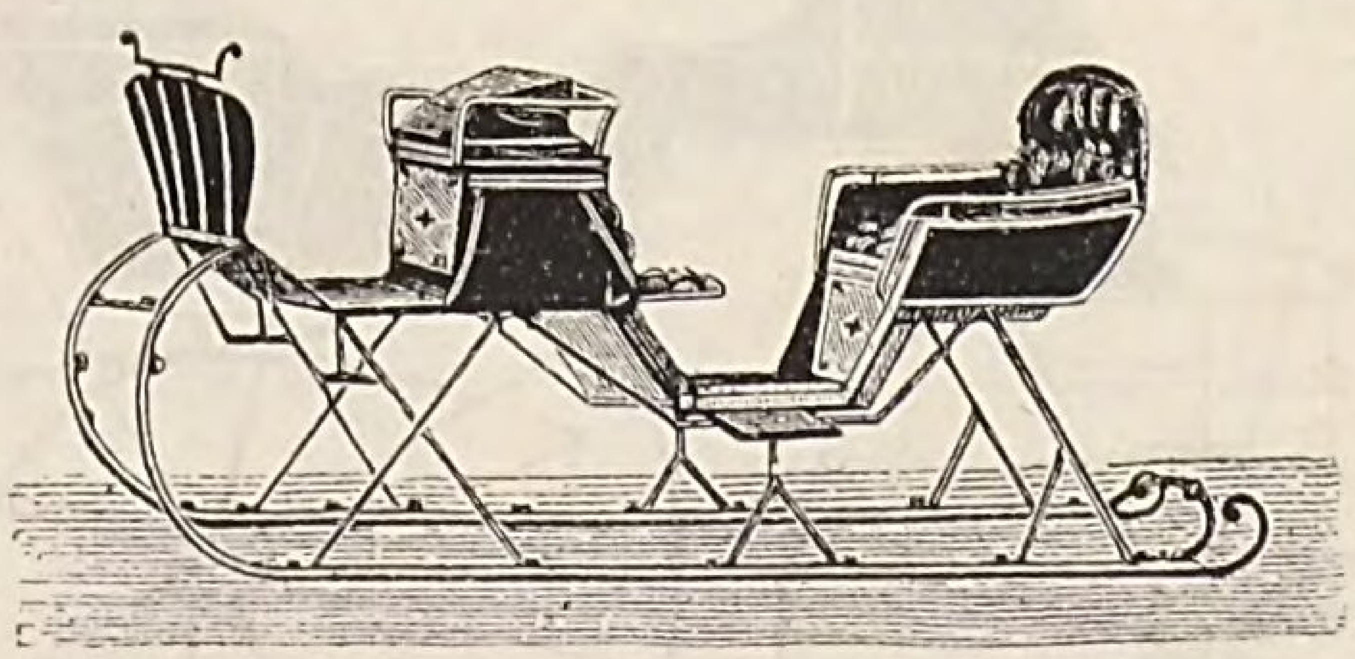


Fig. 43. Schlitten.

stets dem Schnee und den Klumpen Eis, die sich zwischen den Hufen der Pferde bilden, ausgesetzt. Die leichten Schneedecken sind nicht practisch, weil sie bei Gegenwind hochfliegen und dem Kutscher, welcher gewöhnlich hinten seinen Sitz hat, die Aussicht gänzlich verdecken. Das Gestell muß durchaus hoch gebaut werden, ähnlich wie es bei den amerikanischen Schlitten üblich ist. Die Farbe des Schlittens und der Ausschlag sind gewöhnlich grün.

Sechstes Kapitel.

Das Geschirr.

Keines unter allen Zugthieren kann sich an Kraft und Schnelligkeit mit dem Pferde messen. Damit diese Eigenschaften zur Geltung kommen können, muß das Geschirr, mittelst dessen das Pferd vor den Wagen gespannt wird, an Form und Bequemlichkeit nichts zu wünschen übrig lassen.

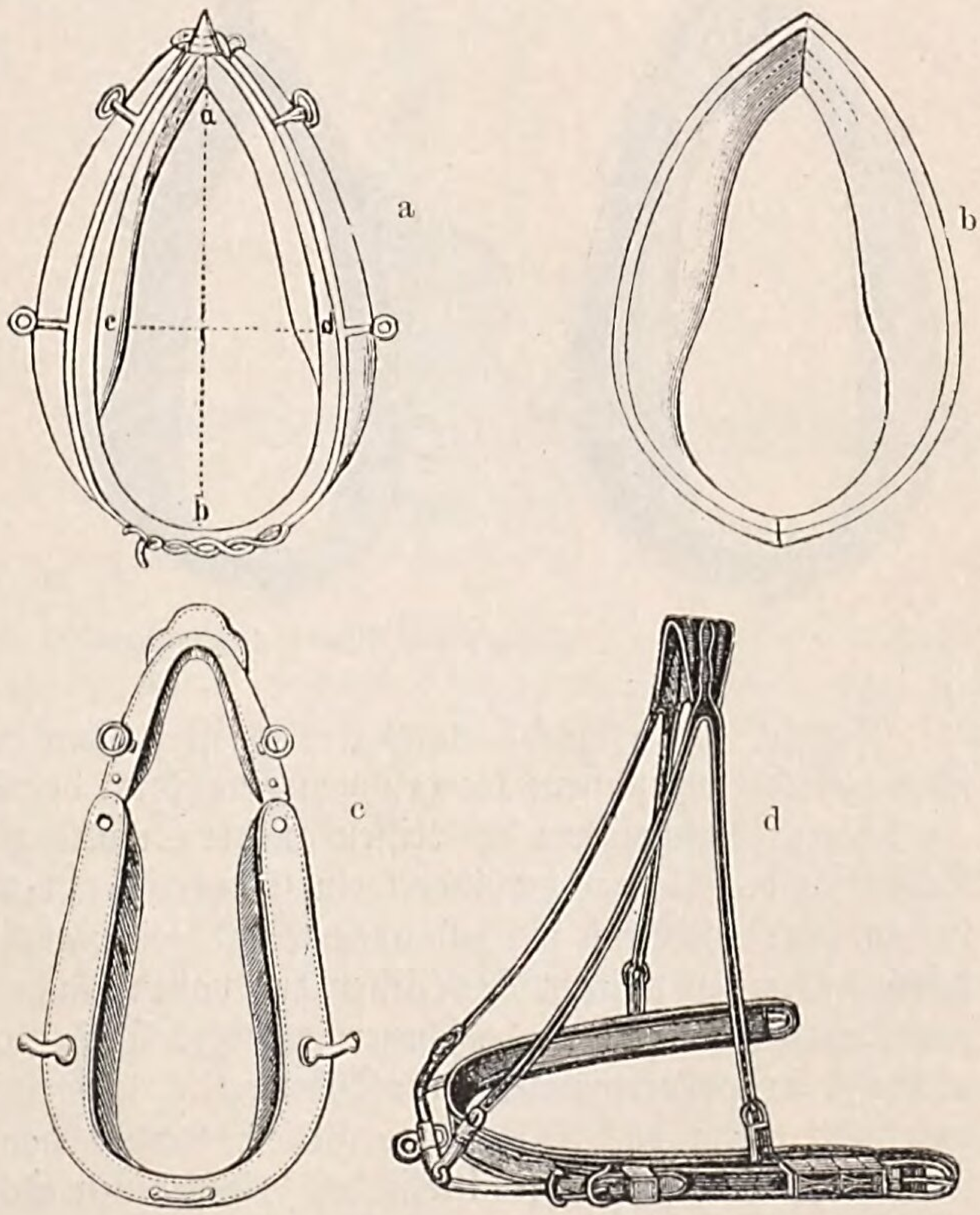
Alles Geschirr muß genau passend, dauerhaft und doch leicht sein. Es sollte nie mehr Leder verwendet werden, als durchaus nothwendig ist.

Das Geschirr ist entweder Kummet- oder Sielengeschirr.

Jeder Pferdebesitzer, der seine Thiere lieb hat, wird Kummetgeschirr vorziehen. Sielengeschirre sind nur anwendbar bei ganz leichten „Juckern“. welche wohl zum Laufen, aber nicht zum Ziehen bestimmt sind.

Zum Geschirr gehören: das Kummet nebst Bügel, der Kammdeckel, die Stränge, die Strängschlaufen nebst Bauchgurt und der Schwanzriemen.

Es giebt mehrere Sorten Kummete, und fast jedes Land hat sein eignes Modell. So giebt es englische, französische, russische, amerikanische, Jucker-, Stall- und Arbeitskummete. (S. Fig. 44.) Das englische Kummet (s. Fig. 44 a und b) ist bisher unübertroffen. Beim Maßnehmen ist die größte Sorgfalt anzuwenden, denn daß das Kummet dem Pferde paßt, ist noch wichtiger, als alle Eleganz der Form. Nur in einem gut sitzenden Kummet vermag das Pferd die seinen Kräften entsprechende Arbeit wirklich zu leisten.



Figur 44. Luxus- und Arbeitskummete.

Das Kummet muß an den Schultern leicht anliegen und darf oben am Halse sowie unten an der Brust weder zu eng noch zu weit sein. Wenn das Pferd eingespannt und das Kummet aufgesetzt ist, muß man bequem die Hand durch dasselbe hindurchstecken können. Die Erhöhungen an der Schulter des Thieres müssen in die Vertiefungen des Kummets hineinpassen. Ob das Kummet paßt, kann erst dann beurtheilt werden, wenn das Pferd in Bewegung gesetzt wird. Oft zeigt sich, hauptsächlich bei Pferden von „hohem Aufsatz" oder „hoher Trabaktion", daß das Kummet zu kurz ist. Dann muß dasselbe sofort abgenommen und umgearbeitet werden, bis es genau paßt. Am schwierigsten ist es, gut sitzende Kummete für Rassenpferde herzustellen, denn in Folge der schrägen Schulter derselben hat das Kummet stets die Neigung, sich nach oben zu ziehen. Allen Übelständen der bisherigen, nach Maß gearbeiteten Kummete wird abgeholfen durch das Martenssche Patent-Stallkummet (s. Fig. 45).

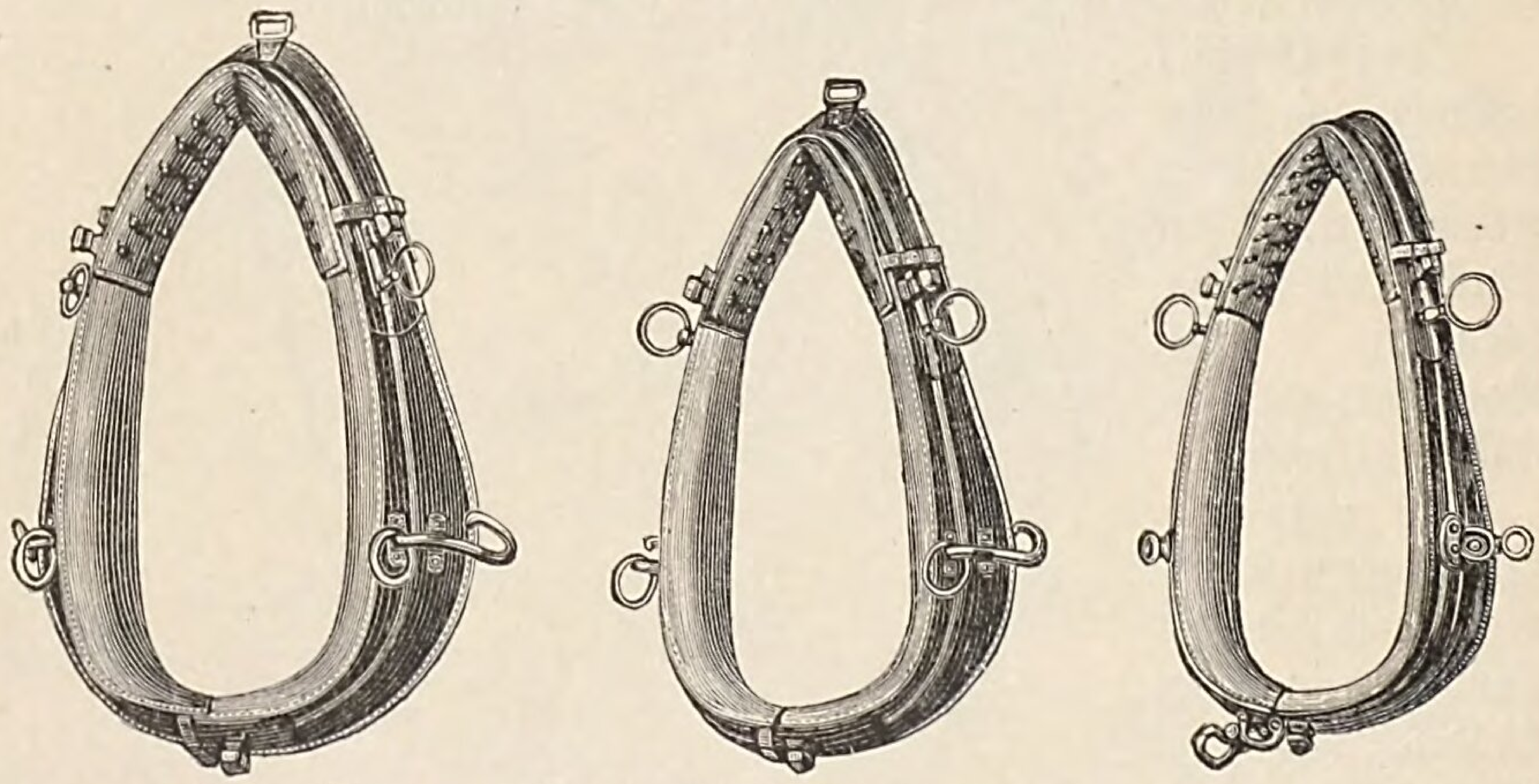


Fig. 45. Martens Patentkummet.

Dasselbe hat folgende Vorzüge: Es ist stellbar und in kürzester Zeit jedem Pferde anzupassen; die geschwungene Form der Seitenpanzer gestattet ein besseres Anschmiegen der Kissen an die Schultern des Pferdes und die Stabilität der Panzer verhindert ein Einquetschen des Halses bei schweren Lasten, sodaß die Brust frei und uneingeengt bleibt; auch wachsen die Mähnenhaare unter den weichen Deckelkissen zur vollen Länge aus, während sie bei den früheren Kummeten abgescheuert wurden. Diese Vorzüge sind von Fahrmeistern, Truppencommandanten, Thierärzten, Landwirthen und Industriellen anerkannt. Um das Kummet zu stellen, werden nach Lösen der Riemen sämmtliche Verschlüsse vermittelst des beigegebenen Schlüssels geöffnet, wie dies Fig. 46 angedeutet ist. Der Schlüssel wird bei den oberen Verschlüssen von oben, bei dem unteren Verschluß so auf den Excenter geschoben, daß die Gabel des Schlüssels dem Riemen gegenübersteht, und zwar muß der Schlüssel zum Verschluß eine Stellung, wie sie die Zeichnung angiebt annehmen. Wird der Schlüssel vom Kummet abgebogen, so drehen sich

die Excenter, und die Verschlüsse kommen aus der Spannung; durch einen leichten Schlag der Hand auf den Excenter wird der Bolzen zurückgedrängt, dessen Zähne sich von den Querreifeln lösen, und da hierdurch der Bolzen in dem verdeckten Ausschnitt verschiebbar wird, so lassen sich auch die Schienen übereinanderschieben. — Um das Kummet anzupassen, legt man dasselbe dem Pferde auf den Hals, bestimmt, nachdem man den Kopf des Pferdes hoch-

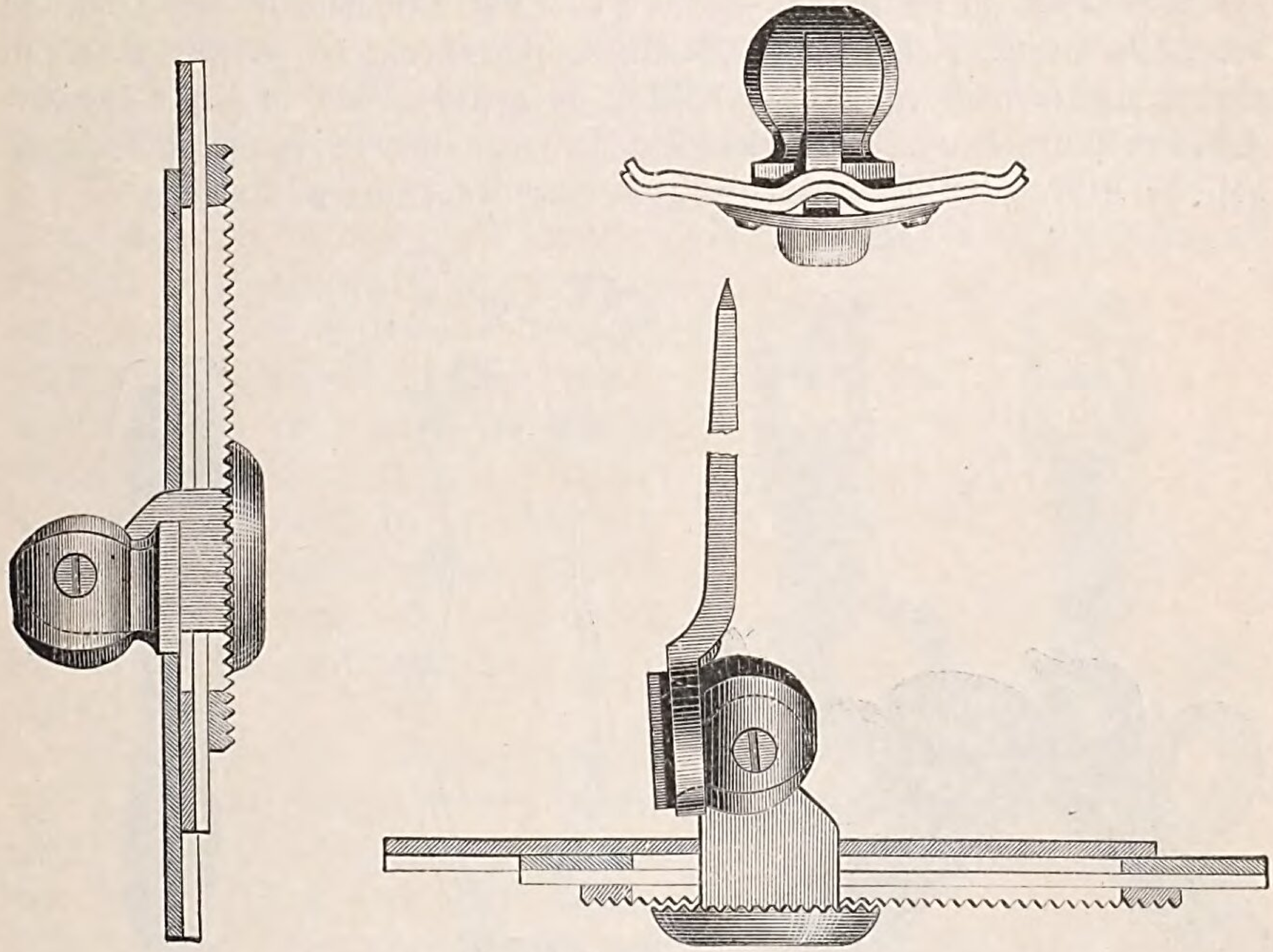
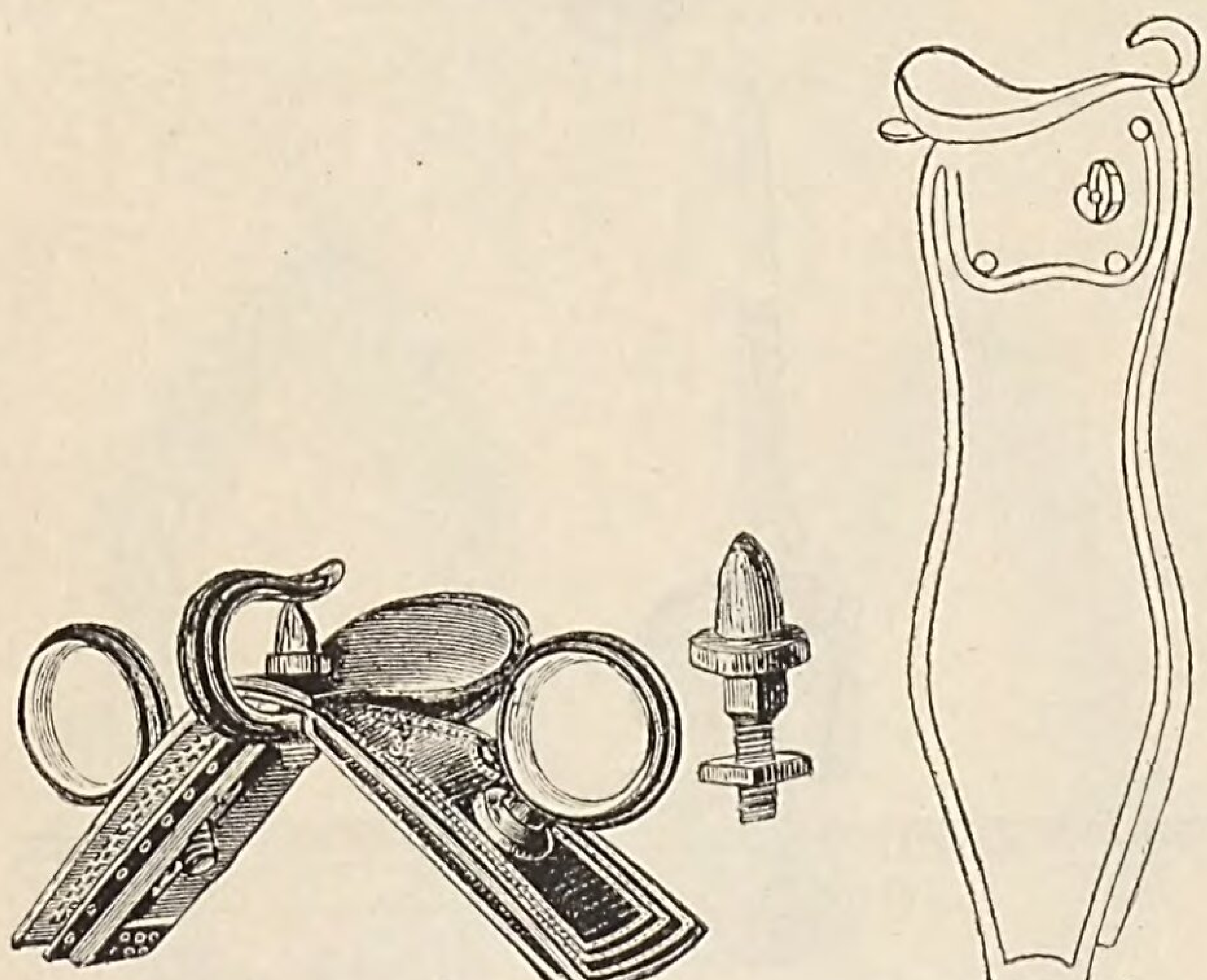


Fig. 46. Verschlüsse zum Patentkummet.

gerichtet, zunächst die Länge des Kummets durch Herunterschieben oder Anziehen des Kummetdeckels und schließt die oberen Verschlüsse, indem man den Schlüssel aufsetzt und gegen das Kummet drückt; dann ermittelt man durch Zusammenziehen der Seitenstücke die Breite und schließt den unteren Verschluß in gleicher Weise; zuletzt schnallt man die Riemen zu.

Dieses Patentkummet ist in der Armee bei mehreren Artillerieregimentern eingeführt und wird auch in Wien bei den Tramwaypferden gebraucht. Alles was von Seiten der Sattlermeister gegen dasselbe angeführt wird, läuft darauf hinaus, es sei theurer als das alte; in Wahrheit haben sie nur deßhalb Widerspruch erhoben, weil das Patentkummet bei seiner Dauerhaftigkeit selten Reparaturen erfordert, und weil seit seiner Einführung bei dem Wechsel der Pferde keine Neuanschaffungen mehr nothwendig sind — womit den Interessen jener freilich schlecht gedient ist. — Ein berühmter Fahrmann theilt mir folgende Berechnung mit: Angenommen, ein Fuhrwerksbesitzer hält sich zwei Pferde zu dem Durchschnittspreise von zusammen 800 Mark und kauft zwei Patent-Stallkummete zum Preise von zusammen 60 Mark, so kosten ihn Pferde und Kummet 860 Mark, also 20 Mark mehr,

als wenn er Kummete älterer Construction angeschafft hätte. Er wird aber bei Benutzung des Kummets jährlich an Reparaturkosten, an Futterkosten und Pferdematerial 12 $\frac{1}{2}$ Procent ersparen, also 107 Mark 50 Pfennige. Bringen wir hiervon die 20 Mark, nebst Zinsen auf zehn Jahre vertheilt, mit 2 Mark 50 Pf. für das Jahr in Abzug, so bleiben immer noch 105 Mark als jährlicher Reingewinn übrig, eine Summe, die groß genug ist, um die Mehrkosten zu motiviren. — Über das Patentkummet ist die Redaction der „Allgemeinen Fahrzeitung“ Berlin, Schützenstraße 58 zu jeder Auskunft gern bereit, auch ist ein Modell daselbst ausgestellt. Das in Figur 44c dargestellte Kummet mit Verschiebbarkeit ist mehr für Traberpferde geeignet; dasselbe leistet ziemlich dieselben Dienste wie das Martens-Kummet.



a b

Fig. 47. Kammdeckel.



Fig. 48. Kammdeckelunterlage.

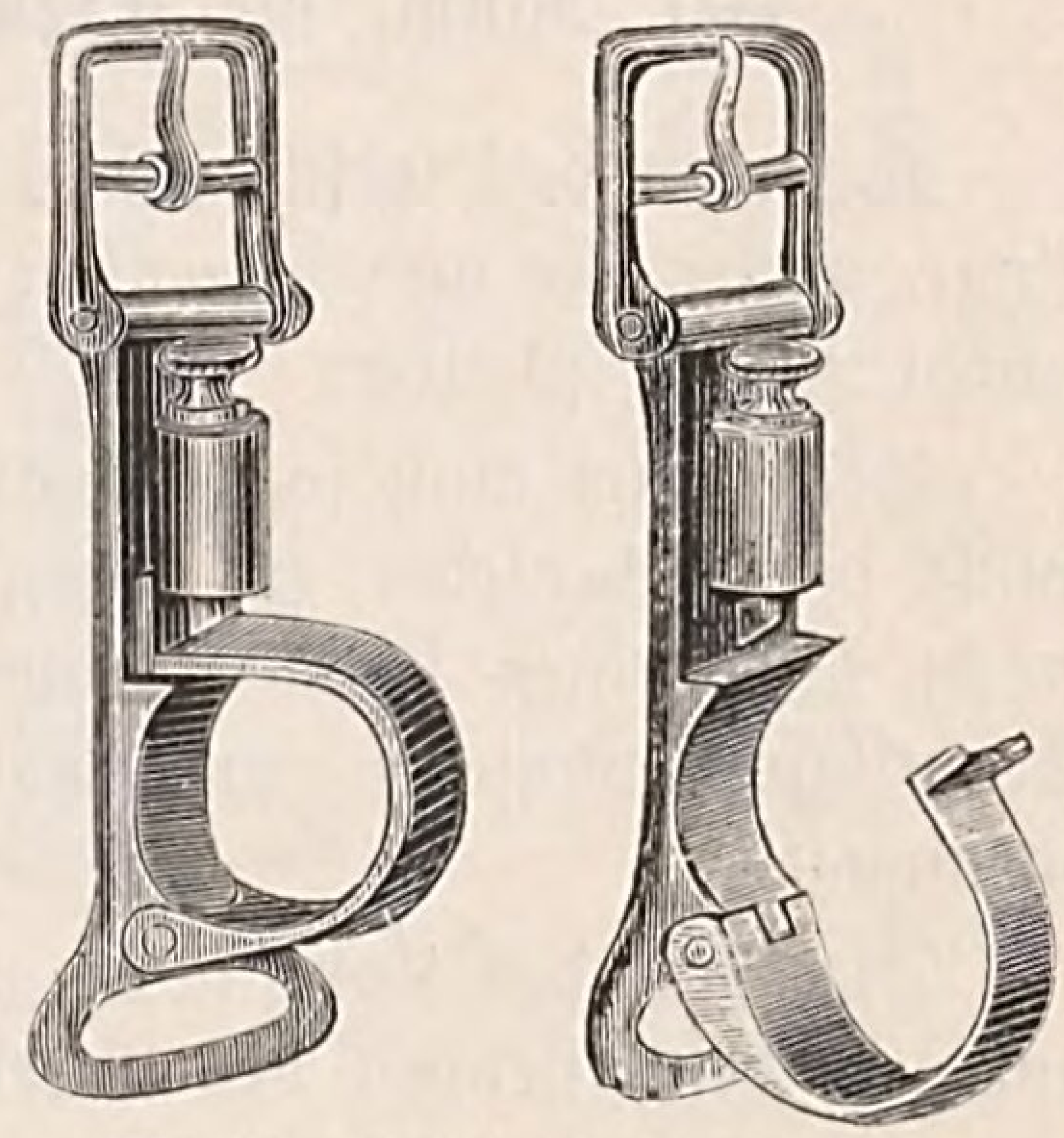
Ein allen Kummeten gemeinsamer Fehler ist der, daß die Zugösen nicht auf der Mitte des Kummets, sondern stets auf dem untern Drittel des Bügels sitzen. (S. Fig. 44c) Dadurch wird dem Pferde das Ziehen erschwert.

Die Kummetbügel müssen genau passen und fest anliegen, daß alles ein Ganzes bildet.

Der Kammdeckel (s. Fig. 47a) hat seine Lage, je nach der Größe des Pferdes, 14—16 Centimeter hinter dem Kummet. Alle Kammdeckel sind mit Lackleder überzogen. Beim Einspännergeschirr (F. 47b) ist der Kammdeckel größer und stärker als beim Zweispänner; bei den sogen. Dogcartgeschirren besteht derselbe sogar aus einem kleinen Sattel. Der Umstand, daß beim Einspännigfahren das Kreuz des Pferdes weit mehr angestrengt wird, da es auch noch die Scheerbäume tragen und oft den ganzen Wagen rückwärtsschieben muß, ist die Ursache, daß der Kammdeckel in diesem Fall stärker construirt werden muß. Sollte ein breiter Kammdeckel nicht zur Verfügung stehen, so ist eine Unterlage von Leder oder Tuch nothwendig (s. Fig. 48.). Die Kammdeckel des Zweispännergeschirrs sind schmäler, leichter und zierlicher gearbeitet,

weil das Pferd hier die Last mit dem Halse aufhält. Nur für Carossierpferde können die Kammdeckel etwas stärker gearbeitet sein.

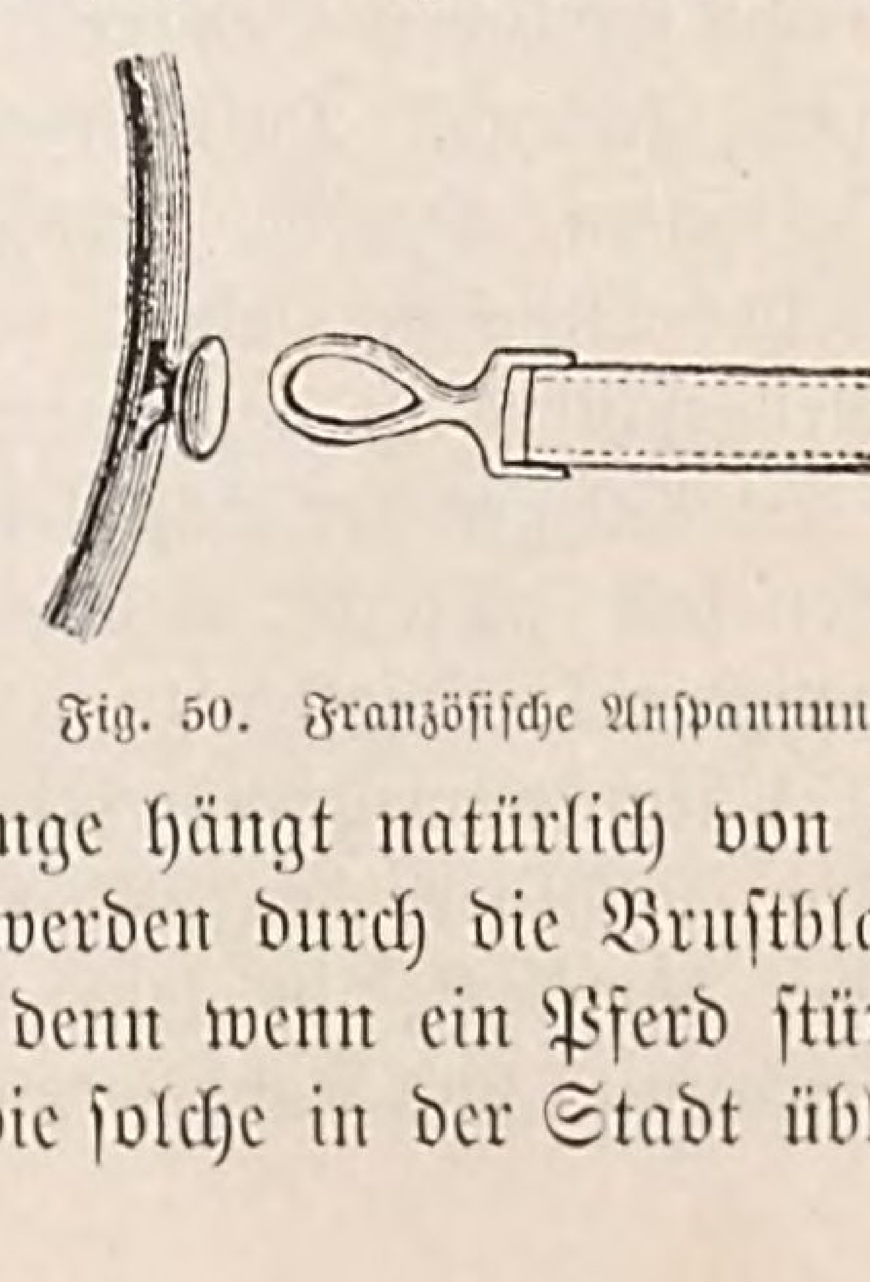
Am Kammdeckel des Einspännergeschiers befindet sich noch auf jeder Seite der Scheerbaumträger. Eine schon vor dreißig Jahren patentirte Verbesserung (von Schmöle & Comp., Berlin Scharrenstr. 3) dürfte sich wohl jetzt mehr und mehr einbürgern. Dieser Scheerbaumträger (s. Fig. 49) hat den Vortheil, daß er sich durch bloßes Ziehen an einem Knopfe von dem Scheerbaum löst und ebenso rasch durch einen einfachen Druck geschlossen werden kann, was beim Sturz eines Pferdes von großer Wichtigkeit sein kann. Sonst mußte man beim Auflösen des Scheerriemens oft das Messer zu Hilfe nehmen und ihn zerschneiden. Beim Dogcart tritt an Stelle des Scheerbaumträgers eine starke Lederschlaufe, in welcher der Scheerbaum sich auf- und niederbewegt. Diese Schlaufe verhindert, daß die Insassen des Wagens, wie beim festen Scheerbaumträger unvermeidlich wäre, jeden Tritt des Pferdes fühlen. Der große Bauchgurt ist dazu bestimmt, den Kammdeckel in seiner richtigen Lage zu erhalten und den Sprungriemen aufzunehmen, der kleine Gurt, die Stränge in wagrechter Lage zu erhalten.


Fig. 49. Patent-Scheerbaumträger.

Der Schweifriemen, ein sehr wichtiger Theil des Geschirrs, soll den Kammdeckel in seiner richtigen Lage erhalten; das richtige Maß muß jeder Fahrer selbst angeben. Bei vielen Pferden muß der Schweifriemen das Tragen des Schweifes mit übernehmen, vorzüglich bei sogen. „Schweifklemmern". Das wulstartige Polster kann zu diesem Zweck stärker oder schwächer gemacht werden, je nach Bedarf.

Hinterzeug oder „Umlauf" wird gar nicht mehr angewendet, höchstens noch bei Parade- oder Vierspännergeschirren und beim Zweispänner im Gebirge. In der Stadt ist es zwecklos. Der Umlauf ist eine Hand breit unter dem Sitzbein so angebracht, daß man beide Hände an den Keulen durchstecken kann, wenn das Pferd gestreckt steht.

Der Rückriemen ist lediglich eine Zierde des Pferdes. Nur beim Viergespann oder Tandem erhält er die Stränge in der wagrechten Lage.


Fig. 50. Französische Anspannung.

Die Stränge können auf vielerlei Arten am Kummet befestigt sein. Das Maß der Länge hängt natürlich von der Größe des Pferdes ab. Die meisten Stränge werden durch die Brustblattschnallen gezogen; dies ist jedoch nicht zu loben, denn wenn ein Pferd stürzt, so sind die Stränge bei straffer Anspannung, wie solche in der Stadt üblich

ist, nicht zu lösen. Man bediene sich daher der französischen Vorrichtung (s. Fig. 50), bei welcher die Stränge jederzeit ohne Mühe schnell gelöst werden können. Eine noch bequemere Erfindung ist die verschiebbare Kapsel, auf welcher sich ein an einem Deckel befestigter Zapfen befindet, der, wenn der Deckel heruntergeklappt wird, in das bestimmte Strangloch eingreift. Beim Herausziehen des Stranges braucht nur der Deckel in die Höhe geschoben zu werden. Diese Erfindung ist so praktisch, daß sie die bisher angewandte Schnalle bald ganz verdrängen dürfte.

Siebentes Kapitel.

Der Zaum, die Trensen und Candaren, die Bügel.

Während das Geschirr das Ziehen des Wagens durch das Pferd bedingt, dienen die nun folgenden Theile der Ausrüstung dazu, das Pferd zu lenken und zu schulen.

Der Zaum muß so geschnallt sein, daß das Auge unter den Mittelpunkt der Scheuleder zu stehen kommt. Sitzen die Scheuleder tiefer, so macht dies keinen schönen Eindruck, auch kann dann das Pferd über die Scheuklappe wegsehen und wahrnehmen, was der Kutscher hinter ihm vornimmt.

Die Lage des Kopfstückes richtet sich natürlich ebenfalls nach Größe und Kopfbeschaffenheit des Pferdes.

Der Stirnriemen, welcher entweder plattirt oder von farbigem Leder ist, darf weder zu lang noch zu kurz sein; an beiden Seiten werden Rosetten angebracht.

Die Scheuleder müssen etwa in einem Winkel von 45 Grad zur Backe des Pferdes liegen. Zu festes Anliegen der Scheuklappen verursacht sehr oft Augenentzündung. Die kleinen Riemen vom Kopfstück zur Scheuklappe müssen dazu beitragen, die Scheuleder in der richtigen Lage zu erhalten.

Gegen den Gebrauch der Scheuleder macht sich seit Jahren, vorzüglich in nicht fachlichen Organen und thierschutzlichen Vereinen, eine lebhafte Bewegung geltend. Daß dieselben Nachtheile für das Pferd haben, ist nicht zu bestreiten, aber der Mensch ist eben Herr über sein Thier und berechtigt, in erster Linie an seinen eignen Nutzen zu denken. Die Anwendung des Sielengeschirrs ist nach meiner Überzeugung eine viel ärgere Thierquälerei, als das Anlegen der Scheuleder. — Manche wünschen gar ein Gesetz, welches lauten soll: „Pferde, welche noch der Scheuleder bedürfen, in Städten und bewohnten Ortschaften zu fahren, ist verboten“. Nun wahrlich, dann könnte kein Kutscher mehr correct fahren. Jeder alte Gaul wird die Ohren spitzen, sobald er den Fahrer zur Peitsche greifen sieht, oder wenn er sie wieder fortsteckt, in seine vorige Trägheit fallen. Beim Zweispännig-, Vierspännig- und Tandemfahren ist ohne Scheuleder gar nicht auszukommen,

denn so oft der Fahrer ein Pferd strafen will, werden die andern einen heftigen Trab anschlagen und die ganze Ordnung stören.

Will man jedoch auf dem Lande oder in der Stadt ohne Scheuleder fahren, so bediene man sich der vom Major Schoenbeck vorgeschlagenen Zäumung. (S. Fig. 53.)

Ohne Scheuleder fahren in hiesiger Gegend nur schwere Lastfuhrwerke, einige Droschken und die Pferdebahn.

Der Nasenriemen dient dem Pferd zur Zierde, ist aber auch nützlich, zumal bei Thieren, welche das Maul weit aufsperren und sich jeder Einwirkung des Gebisses entziehen; nur darf derselbe nicht zu fest geschnallt werden.

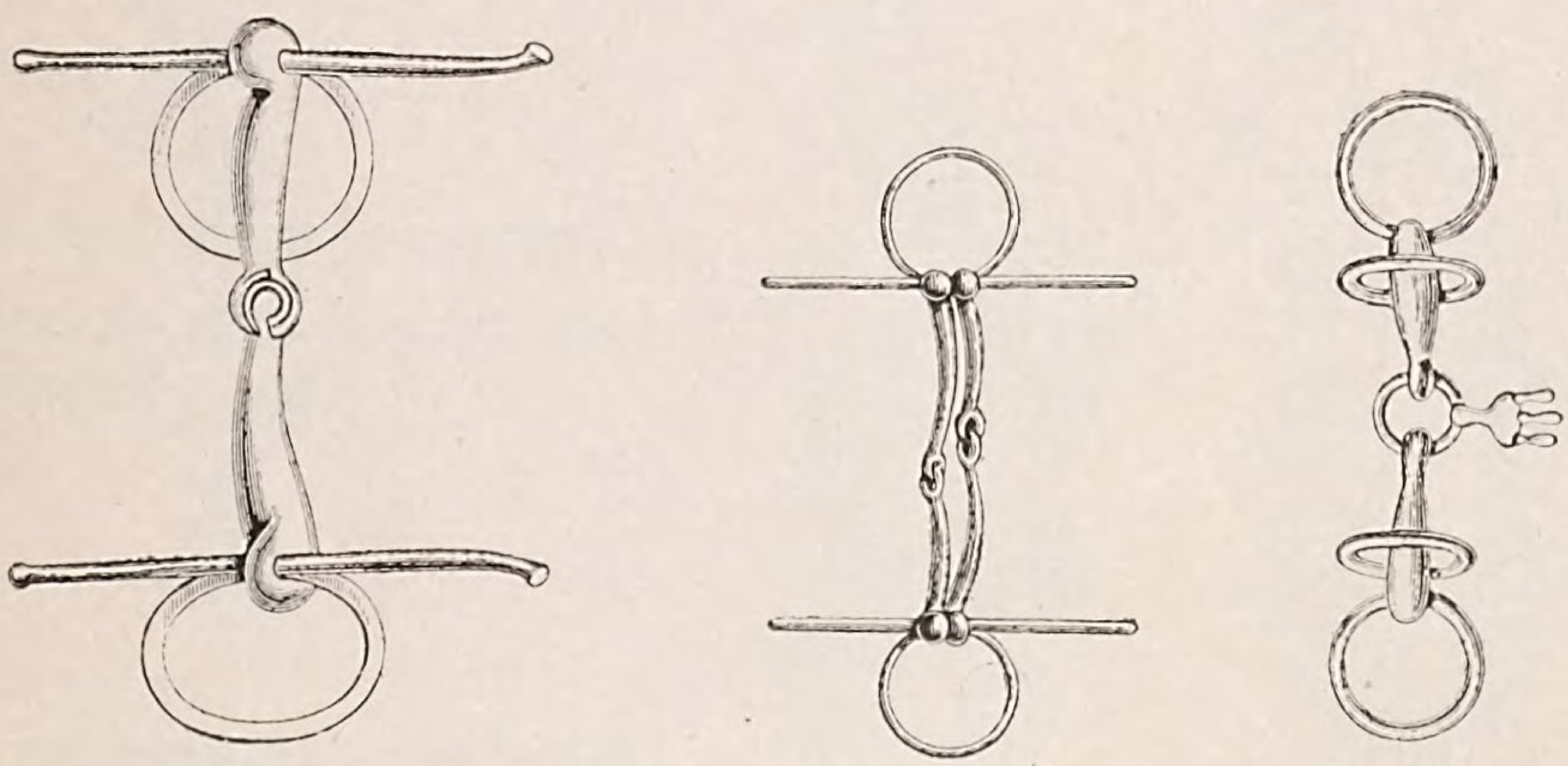


Fig. 51. Trensen.

Der Kehlriemen muß genügend lang und so geschnallt sein, daß er die Kehle nicht drückt. Er verhindert das Pferd, sich den Zaum über den Kopf zu streifen.

Die Trensen und Candaren sind die Hauptwerkzeuge bei der Lenkung des Pferdes.

Die am häufigsten angewendeten Gebisse siehe in Fig. 51.

Kleinere Trensen und Candaren können auch nur für kleinere Pferde verwendet werden, während größere wiederum sich nur für Carossierpferde eignen. Fig. 52 zeigt eine ganze Auswahl von Candaren, und jeder Fahrer muß wissen, welche Zäumung sich am besten für seine Pferde eignet.

Alle Pferde, welche die Candare mit den Zähnen festhalten, müssen mit einer Sförmigen Candare gezäumt werden.

Beim Anpassen der Candare (bei der Zäumung) ist darauf zu achten, daß dieselbe auf jeder Seite 1 Centimeter hervorsteht und einen Daumen breit über den Hakenzahn zu liegen kommt. Das Trensengebiß kommt noch etwas höher zu liegen. Candaren mit Pumpgebiß müssen etwas tiefer geschnallt werden, weil beim Anzug das Gebiß sich etwas in die Höhe schiebt.

Candaren mit Pumpgebiß sind entschieden den Candaren mit festem Gebiß vorzuziehen, weil das Pferd während der Fahrt stets mit dem

Mundstück spielt und so sich schon von selbst Leben im Maul verschafft und erhält. Gebisse mit Zungenfreiheit (Galgen) sind unter allen Umständen zu verwerfen, da sie das Maul nur verletzen können, ohne irgend einen Vortheil zu zeigen.

Während der letzten Jahre sind viele Erfindungen von Candaren und Gebissen patentirt worden, doch haben sich nur wenige bewährt. Vorzüglich ist die von Major Schoenbeck erfundene Reit- und Fahrcandare, die es möglich macht, auch mit sehr empfindlichen, difficilen Pferden zu fahren. Die Schoenbeck'sche Zäumung (s. Fig. 53) hat sowohl in Deutschland wie in Österreich große Anerkennung gefunden. Major Schoenbeck behauptet mit

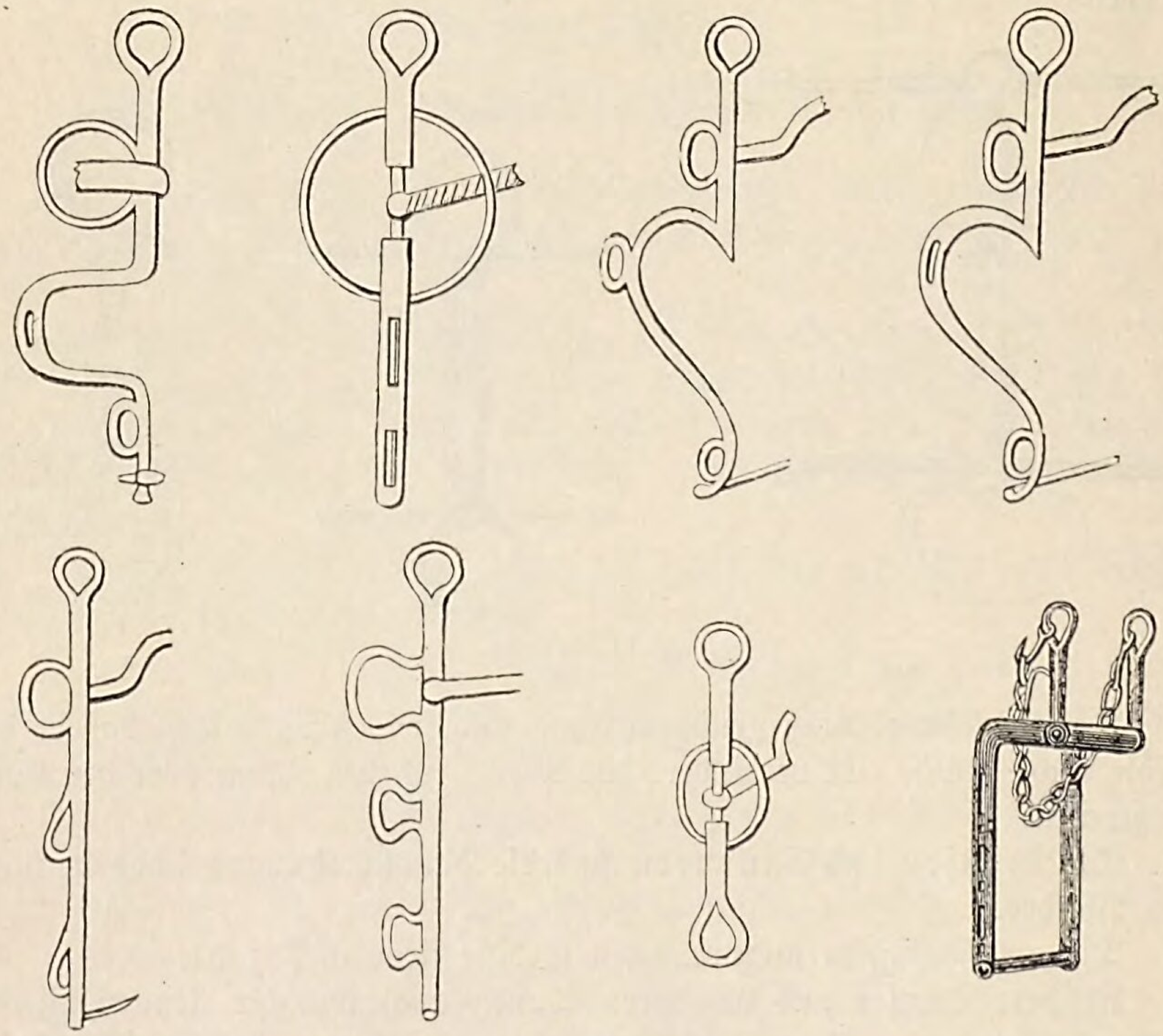


Fig. 52. Candaren.

Recht, daß die gegenwärtig übliche Zäumung viel zu scharf ist, ja als eine Grausamkeit gegen das Pferd angesehen werden muß. Sie bereitet dem Thiere nicht allein große Schmerzen, sondern ruinirt auch das Maul desselben vollständig. — Wie aus der Zeichnung ersichtlich, ist das Candarengebiß mit seinen auf den Zapfenflächen des Mundstücks angebrachten Seitenringen am Hauptgestell befestigt, der Oberbaum, als kurzer Arm des Hebels, dient nur zur Fixirung der Candare mittelst eines verstellbaren, durch Metallösen an ihm festgeschnallten Riemens; hier kommt die Kinnkette gänzlich in Fortfall. Die obere Öse des Unterbaumes trägt die Haupt-, die tiefere die Hilfsleine. Zugleich ist die Candare mit Pumpgebiß versehen. — Die Anpassung ist keine

schwierige, und es bietet obige Candare den unschätzbaren Vortheil, daß auch schlechte Fahrer ihre Pferde ziemlich leidlich damit fahren können, ohne sie zu ruiniren. Der Preis ist kaum höher als der der bisher gebräuchlichen Candare (von Ed. Schultze Hofsporer in Potsdam zu beziehen).

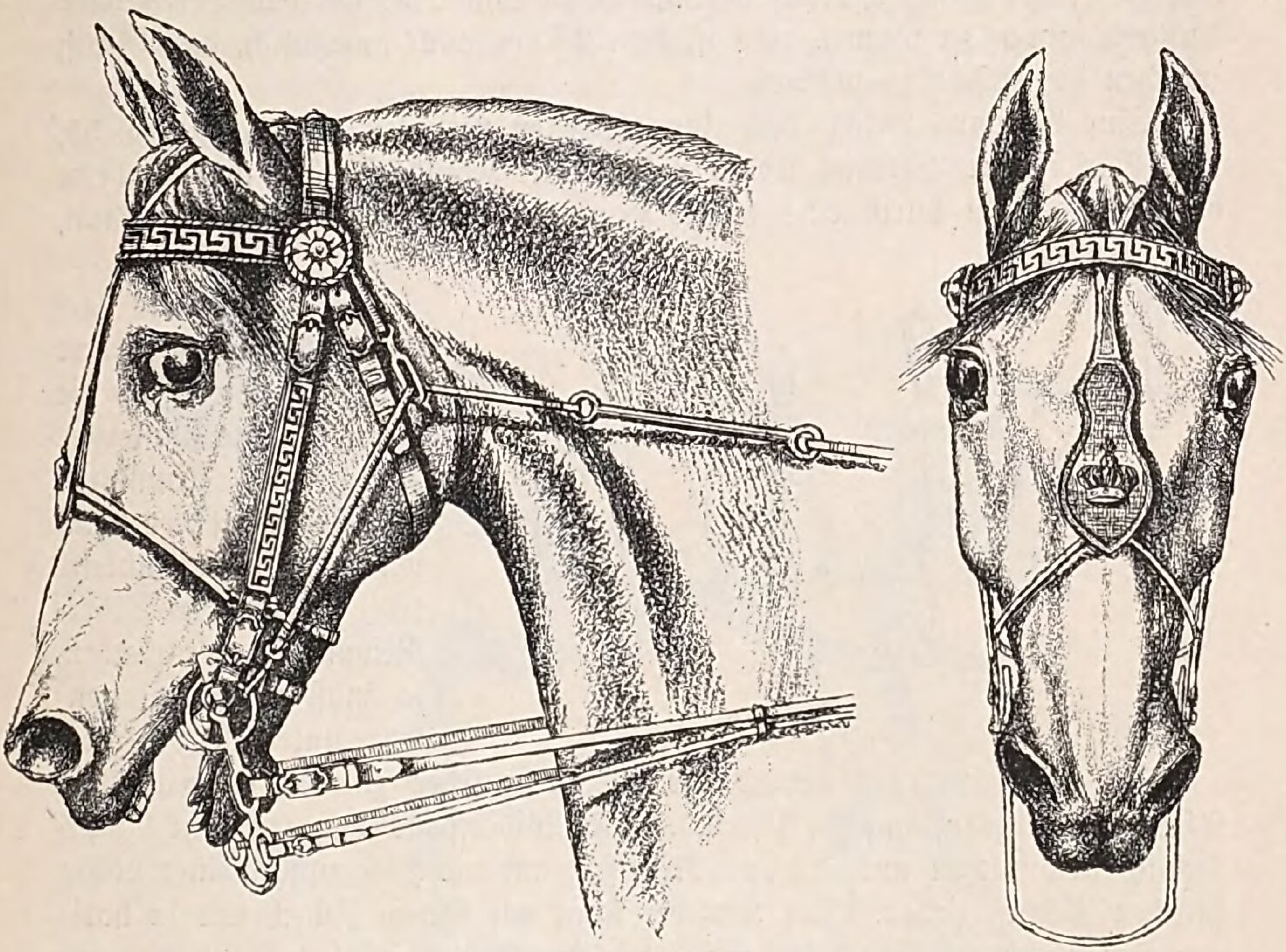


Fig. 53. Schoenbeck'sche Zäumung.

Eine andre Candare, erfunden von Baron Thorton, zeigt Fig. 54. Dieselbe hat zwei runde und gerade Mundstücke, von welchen das obere in den Oberbaum eingelassen ist, während das untere auf- und niederspielt. Der

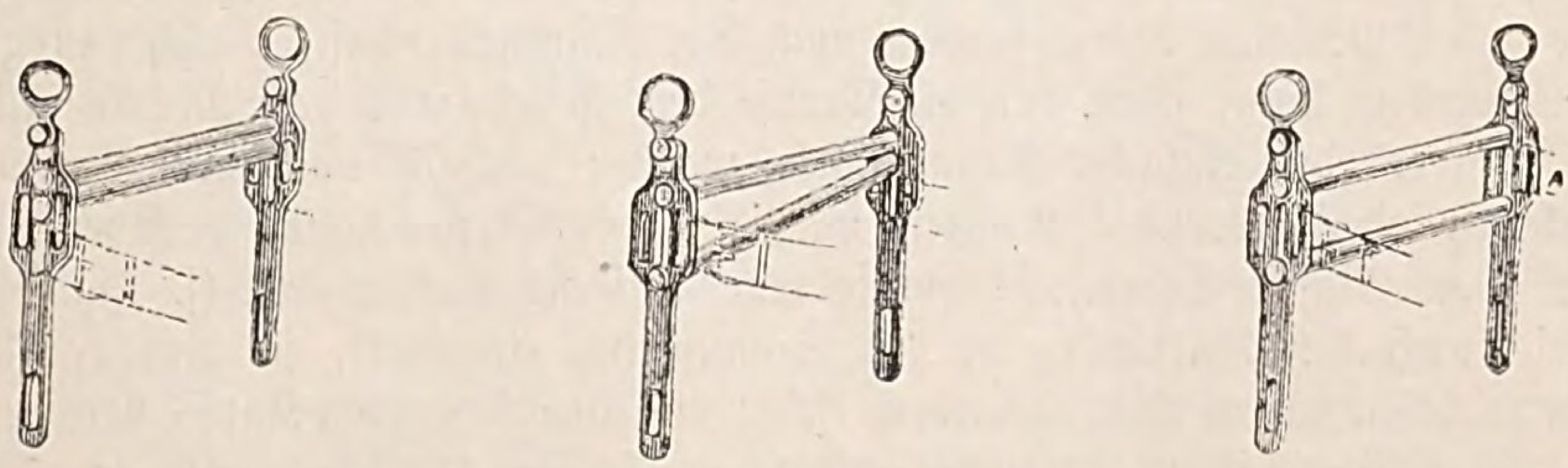


Fig. 54. Thortoncandare.

Oberbaum ist außerdem in seiner unteren Hälfte mit drei vertikal stehenden, länglichen Ösen versehen, welche es ermöglichen, die Zügel verschiedenartig an das Gebiß zu schnallen und, falls erforderlich, die beiden Mundstücke fest miteinander zu verbinden. Auf letztere Art gebraucht, wird das Gebiß ebenso

bequem wie eine gewöhnliche Trense. Sollte das Pferd einseitig gehen (einseitig „hartmäulig sein"), so kann dem Gebiß auf jeder Seite des Maules eine andre Wirkung verliehen werden, und hat man es mit einem „Puller", d. h. einem schwer auf die Hand gehenden Pferde zu thun, so braucht man nur die Zügel zwischen beide Mundstücke zu schnallen, um das Pferd ohne Anstand fahren zu können. Es ist dem Pferde auch unmöglich, das Gebiß zwischen die Zähne zu nehmen.

Eine Candare, welche das Zungenstrecken verhüten soll, zeigt Fig. 55, unfehlbar ist die Wirkung jedoch nicht. Alle Künstelei nützt nichts, wenn der Fahrer nicht durch eine leichte Hand das Pferd dazu bewegen kann, sich abzukauen.

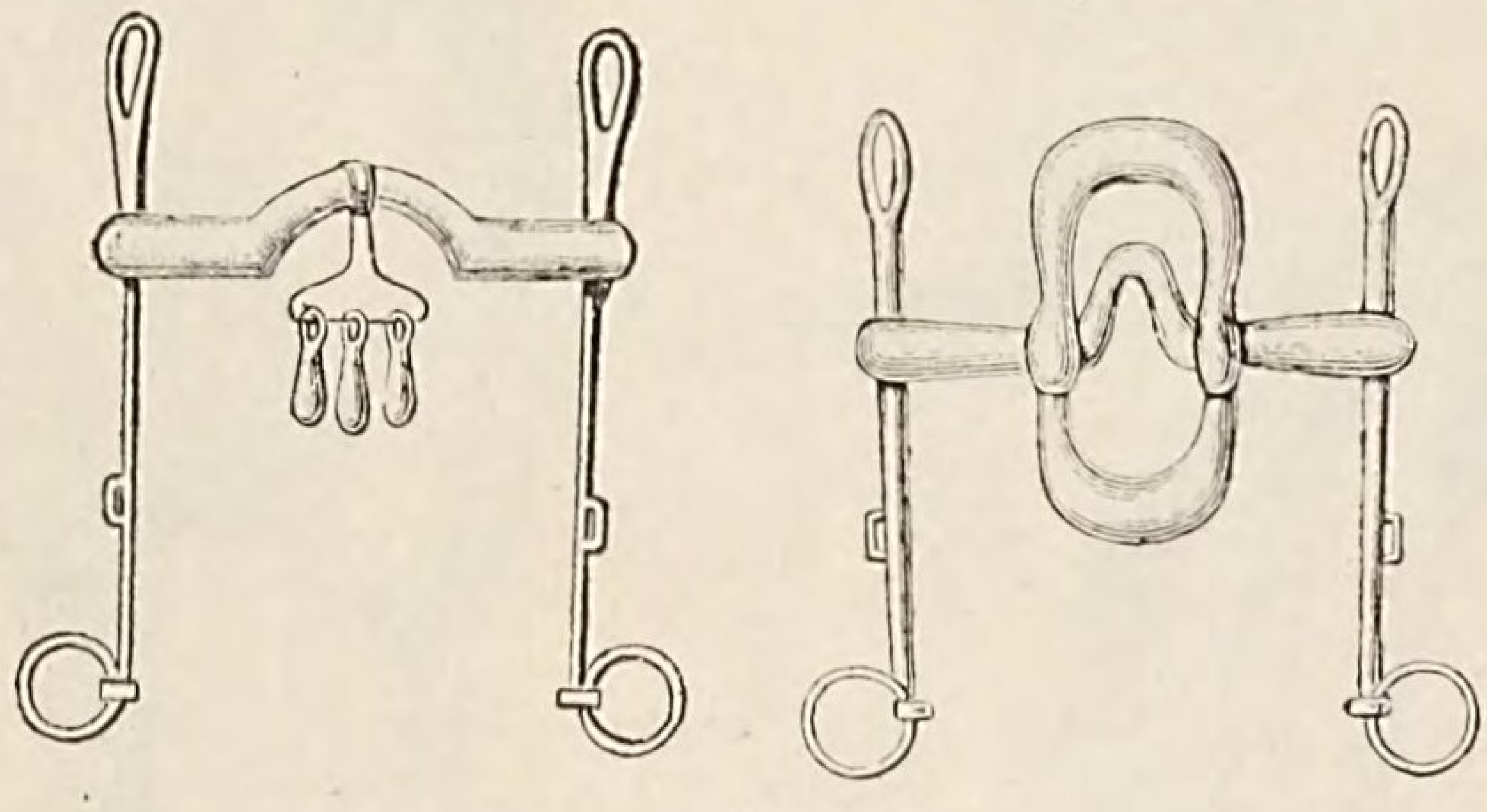


Fig. 55. Löffelcandare.

Die Kinnkette darf nicht zu eng gegliedert sein; am besten sind die sogen. Panzerkinnketten. Zu feine Kinnketten scheuern das Pferd leicht wund. Sollte die Kinnkette trotz genügender Stärke Reibungen verursachen, so muß ein Kinnkettenleder untergelegt werden.

Der Aufsatzzügel gehört wie das Scheuleder zu den umstrittensten Theilen der Ausrüstung des Pferdes. Der Widerspruch dagegen geht hauptsächlich von solchen aus, die vom Reitpferd auf das Wagenpferd einen völlig falschen Schluß ziehen. Der Kutscher kann mit seinem Zügel nur in horizontaler Richtung rückwärts, nicht, wie der Reiter infolge seiner höheren Fauststellung, rückwärts aufwärts wirken. Dieser Unterschied wird von jenen nicht bedacht. Sie wollen, daß das Pferd entweder gar nicht aufgesetzt wird oder wenigstens bei längeren Touren (außerhalb der Stadt) der Aufsatz ausgeschnallt werden soll. — Soviel ist zuzugeben, daß der doppelte Aufsatzzügel vom Übel ist (s. Fig. 56). Derselbe ist wirklich eine Quälerei für das Thier und hat außerdem noch den Nachtheil, daß er nicht ausgehakt werden kann, ohne daß die Trense dem Pferde aus dem Maule fällt.

Anders der einfache Aufsatzzügel, welcher vielfach noch mit Gummieinlagen oder federnden Röhren nach Art der Pferdeschoner versehen ist. Der von Major Schoenbeck empfohlene einfache Aufsatzzügel (s. Fig. 53) wird durch Carabinerhaken in den Schaumring eingehakt, so daß er sich sehr leicht entfernen läßt, außerdem ist er mit einer federnden Kapsel versehen.

Das Pferd ist naturgemäß aufzusetzen (s. Fig. 56), das heißt so, daß es noch mit aufgewölbten Rückenmuskeln arbeiten kann (ein zu hoher Aufsatz bedingt stets einen durchgebogenen Rücken), und sich schön beizäumen läßt. Bei Pferden, welche auf der Hinterhand stark angelegt sind, muß der Aufsatzzügel etwas kräftiger wirken, als bei solchen, die vorn stärker gebaut sind als hinten. Der Aufsatzzügel hat den doppelten Zweck, einmal, das

Gleichgewicht in der ganzen Haltung des Pferdes herzustellen, und dann, zu verhüten, daß die Pferde während des Stehens sich den Zaum an der Deichsel abstreichen können, was man bei Arbeitspferden täglich sehen kann. Wie straff der Aufsatzzügel geschnallt werden soll, das hängt vielmehr von dem Bau und Temperament des Pferdes ab, als daß es sich durch allgemeine Regeln bestimmen ließe. Ein richtig geschnallter Aufsatzzügel muß beim Antraben bedeutend nachlassen und überhaupt sich sehr wenig bemerklich machen. Ließe man den Aufsatzzügel jedoch gänzlich weg, so würden sich

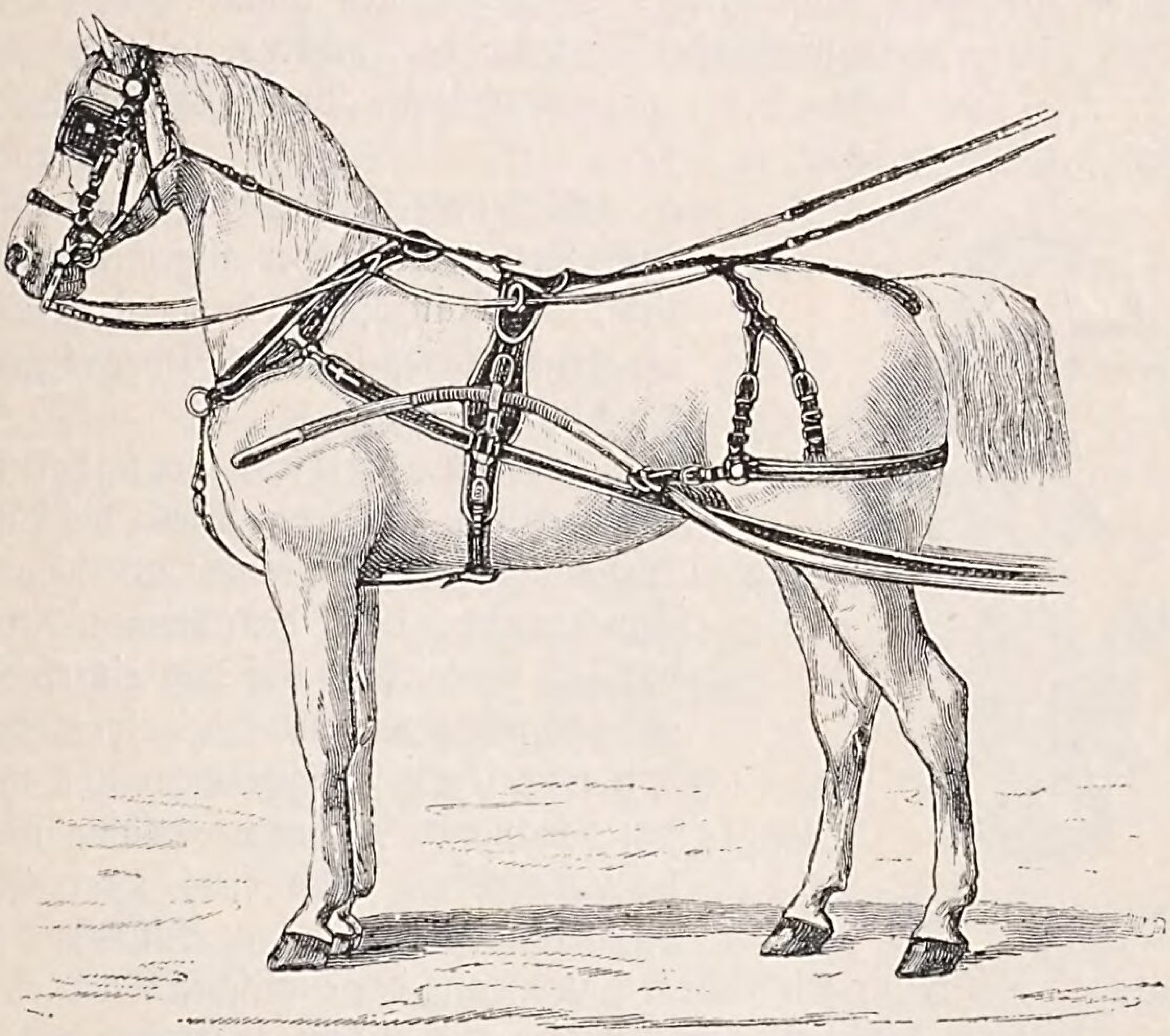


Fig. 56. Einspänner-Anspannung.

phlegmatische Pferde, um sich der Gebißwirkung zu entziehen, hinter den Zügel verstecken („überzäumen"). Der Fahrer würde somit den Hals des Pferdes, welcher ihm als Hebel dient, um das Gleichgewicht, das „Untertreten der Hinterhand" vermittelst vortreibender Peitschenhilfen zu erhalten, nicht mehr unter seiner Controle haben. Solche Pferde würden dann bei längeren Touren sich „in die Vordereisen greifen" oder „mit der Hinterhand wegbleiben".

Beim Anbringen der Aufsatzzügel ist streng zu beachten, daß die Trense mehr auf die Kinnladen als in die Mundwinkel (Lefzen) hinauf wirken soll. Hierin liegt die Hauptbedingung einer zweckmäßigen, das Pferd unterstützenden Anbringung des Aufsatzzügels.

Eine Neuerung, die jedoch schwerlich eine große Zukunft haben wird, ist der Oberkieferaufsatzzügel. (S. Fig. 57.) Dieser leider viel belobte Aufsatzzügel ist nur für solche Pferde geeignet, welche „bocken" (hinten ausschlagen) und

über die Stränge hauen. Das Trensengebiß kommt unmittelbar auf die Laden des Oberkiefers zu liegen, sodaß dem Pferde jeder Widerstand unmöglich gemacht wird. Traberpferde und sogen. „Puller“ werden durchweg mit solchem Aufsatzzügel gefahren, bei ihnen ist derselbe auch von relativem Werth; bei Pferden aber, welche mit den genannten Untugenden nicht behaftet sind, ist er zuverwerfen, da er ein auch nur zeitweises „Heruntergeben“ des Kopfes dem Thiere ganz verwehrt. Bei Pferden, welche ohne Aufsatzzügel gefahren werden, dürfen die Candaren keine Schaumbügel führen, weil sich die Pferde mit diesen leicht an der Deichsel fangen können.

Die Leinen, das wichtigste Werkzeug des Fahrers, sollen so fein wie möglich, und vom besten Leder gearbeitet sein. Breite Leinen sind rundgenähten stets vorzuziehen.

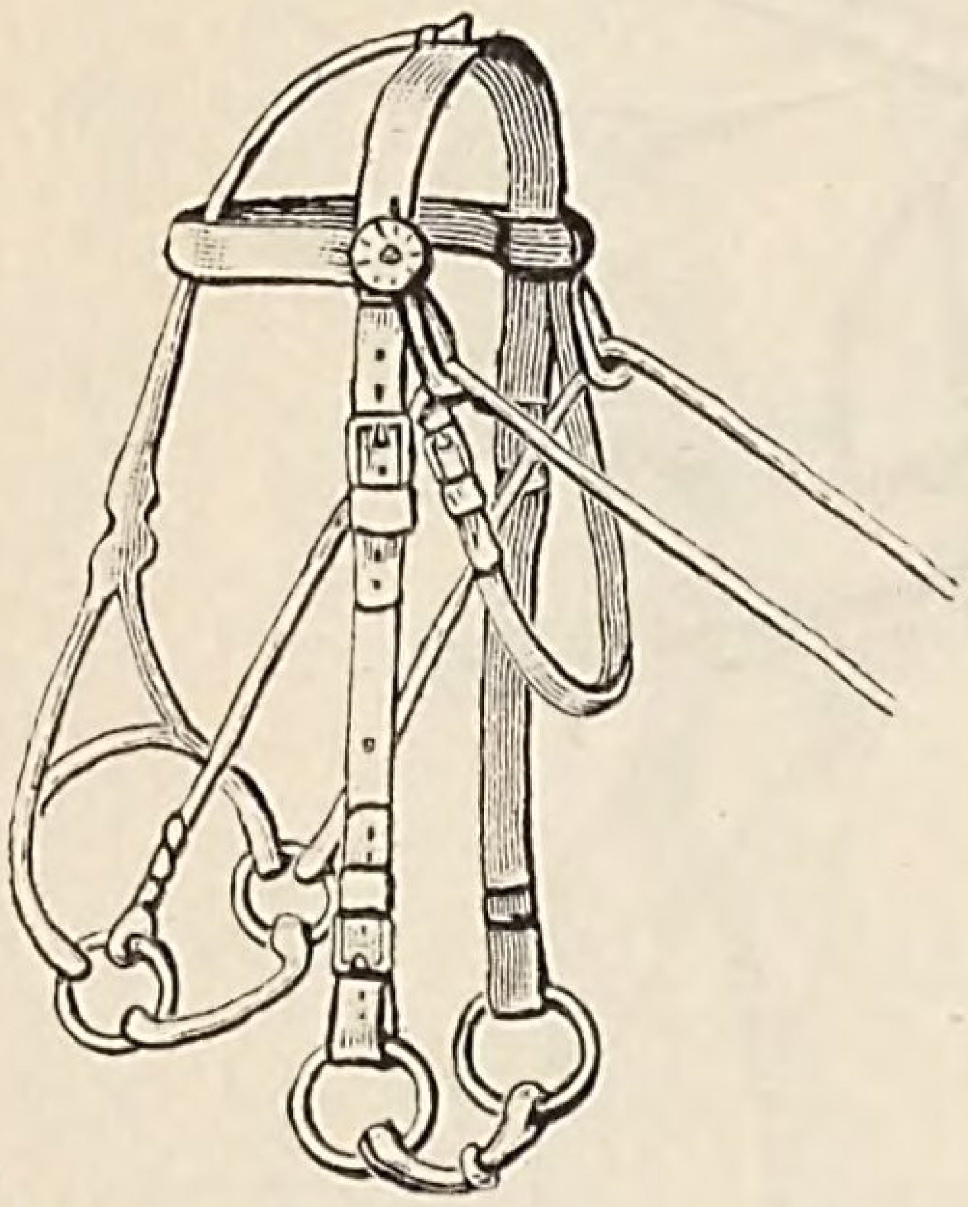


Fig. 57. Oberkiefergebiß.

Man unterscheidet vier Arten: die englische Kreuzleine (bisher allgemein gebräuchlich), die französische doppelte Kreuzleine, die lang durchgehende Wiener Leine und die deutsche Leine.

Die alte englische Kreuzleine hatte den Vortheil, daß jedes Pferd die Hilfe zur Wendung gleichzeitig erhielt und war darum sehr bequem; aber den großen Nachtheil, daß jede Einwirkung auf das einzelne Pferd ausgeschlossen war, was bei einem Gespann von ungleichem Temperament und verschiedener Gangart sehr unzweckmäßig ist. Das heftigere Pferd wird stets angeregt, das lässigere ist nicht mehr an den Zügel heranzubringen. Die Dressur wird durch Anwendung der englischen Kreuzleine entschieden behindert, weil selbst das ruhige und sichere Pferd durch die fortwährenden Zügelhilfen, die dem Nebenpferde gelten, unruhig gemacht wird. Die Zügel lassen sich freilich je nach Bedürfniß schnallen; aber zwei ungleiche Pferde durch Regelung der Zügel correct zu fahren, erfordert ein Geschick, das nicht jeder Fahrer besitzt. Auch hat diese Kreuzleine den Nachtheil, daß den Pferden keine gleichmäßige Anlehnung wird, weil nur der äußere Zügel correct rückwärts wirkt, der innere aber schräg steht. Die Gebisse liegen schief im Maul und werden in demselben hin- und hergezerrt.

Die französische Leine besteht aus doppelten Kreuzleinen und hat den Vortheil, daß der Fahrer seine Pferde auf Trense und auf Candare zugleich fahren kann. An der Candarenleine ist am Schnallenende eine große Schlaufe angebracht, in der die Trensenleine auf- und abgleitet; die Hände des Fahrers sind demnach mit vier Zügeln belastet, und es erfordert eine immerhin große Geschicklichkeit, beide Leinen je nach Bedürfniß wirken zu lassen.

Bei der Wiener Leine ist die Gabelung kurz vor der Hand. Diese Einrichtung macht es möglich, bei heftigen oder durchgehenden Pferden im Nothfall mit der Hand in die Spalte zu greifen. Viele Kutscher lassen diese

Leine so herstellen, daß die Schnallen direct in der Hand liegen; dies ist aber ein grober Mißgriff, weil die Leine beim Fahren nicht nachgelassen werden kann und schließlich beim Pferde ein todtes Maul bewirkt.

Die deutsche Leine ist der Wiener Leine ähnlich, nur daß das Schnallenstück 20 Centimeter weit hinter der Zügelhand endet. Bei dieser Leine ist es dem Kutscher gestattet, seine Hilfen auf jedes einzelne Pferd wirken zu lassen. Will der Fahrer auch gleichzeitig Trensenwirkung haben, so läßt er die Zügel hinter dem Kummetring sich spalten, so daß der eine in die Trense und der andere in die Candare geschnallt werden kann. Auch diese Leine erfordert nicht wenig Geschick, aber ihr Gebrauch ist denn doch erlernbar und deshalb dringend zu empfehlen!

Eine Vorrichtung, welcher sich manche noch bedienen, ist die Hilfsleine. Sie wird an der äußeren Seite zu dem Zweck eingeschnallt, Pferde, welche schwer pariren oder öfters zum Durchgehen Lust bezeigen, besser in der Gewalt zu haben.

Gewöhnlich wird der Zügel desjenigen Pferdes, welches den Kopf am höchsten trägt, unter denjenigen des Nebenpferdes geschnallt, um eine gleichmäßige Kopfstellung zu erreichen. Ich kann dies aber nicht empfehlen, denn Pferde die im Maul empfindlich sind, werden sehr unangenehm werden, wenn man ihren Kopf auf diese Weise herunterzubringen versucht.

Es empfiehlt sich, die beiden inneren Zügel durch einen losen Ring von Elfenbein oder Metall laufen zu lassen; hierdurch halten sich die Zügel besser zusammen und können sich auch nicht an der Deichsel festhaken.

Der feststehende Sprungzügel, welcher leider noch vielfach im Gebrauch ist, kann nicht als ein Hilfsmittel zur richtigen Behandlung des Pferdes empfohlen werden. Dieses flaschenzug- und hebelartige beizäumende Instrument benimmt dem Pferde die ganze Mitwirkung des Rückens und die Elasticität des Körpers. Die Gangart ist daher nur eine zappelnde und unreine. Nimmt der Fahrer diesen Schraubstock ab, so hört die Nachgiebigkeit sofort auf, und es ist gar nichts erzielt worden. Glaubt man einen beizäumenden Hilfszügel nicht entbehren zu können, so empfiehlt sich mehr der Schlaufzügel, welcher am Bauchgurt befestigt, zwischen den Vorderbeinen durchgeht und vor dem Kummet mit einem Ring versehen ist, durch welchen das lange Ende, wenn es durch den Nasenriemen gezogen ist, hindurchgesteckt wird und dann durch die Kummet- und Kammdeckelöse bis in die Hand des Fahrers gezogen werden kann. Dieser Zügel ist von Werth namentlich bei älteren Pferden, welche schon lange mit steifem Genick gegangen sind, wenn sie in verhältnißmäßig kurzer Zeit für ein lockeres Genick gewonnen werden sollen.

Die Aufhalter müssen von starkem, gutem Kernleder gefertigt sein und stets nach dem Gebrauch aus der Deichsel gezogen werden. Dem Aufhalter muß der Fahrer seine ganze Aufmerksamkeit widmen, denn ein Reißen desselben kann sehr unangenehme Folgen haben.

Bei leichtem, elegantem Stadtfuhrwerk bedient man sich vielfach der sogen. Kettenstränge, welche am Ende mit je zwei Carabinerhaken versehen sind. Da jedoch das Putzen derselben sehr mühsam ist und man sich bei

größeren Touren der straffen Anspannung, welche die Kettenstränge erfordern, nicht bedienen kann, so ist der lederne Aufhalter den Kettensträngen vorzuziehen.

Elegante Geschirre sind durchweg mit Silber auf Neusilber plattirt. Gelber Beschlag gereicht Füchsen zur Zierde; doch ist es sehr mühsam, ihn zu putzen. Nickelbeschlag hat sich nicht bewährt. Eisenbeschlag mit schwarzer Lackirung aller Ringe wird bei Geschirren angewandt, die bei schlechtem Wetter und des Nachts gebraucht werden sollen.

Die Kummetbügel, durchweg von Schmiedeeisen gefertigt, werden bei schwarzen Geschirren mit Lackleder überzogen. Bei plattirten Geschirren muß der Beleg von Silber oder Messing ein stärkerer, als auf den übrigen plattirten Theilen sein.

Die Etikette verlangt, daß der Beschlag des Geschirrs mit dem des Wagens übereinstimmt.

Achtes Kapitel.

Das Anschirren des Pferdes.

Zu einer regelrechten, ordentlichen Anschirrung und Anspannung gehört, zumal im Winter, wo die Pferde noch mit „Schärfe" versehen werden müssen, wenigstens eine Stunde Zeit. Es sollte daher, unvorhergesehene Umstände, die einen schnellen Aufbruch nöthig machen, abgerechnet, niemals verlangt werden, daß „in zehn Minuten angespannt" werden solle. Sonst ist es unvermeidlich, daß Wagen und Geschirr ruinirt und die Pferde mißhandelt werden; von irgendwelcher propren Haltung und Sauberkeit des Aussehens kann bei derartiger Eilfertigkeit überhaupt keine Rede sein.

„Gut geschirrt ist halb gefahren".

Eine regelrechte Anschirrung geht in folgender Weise vor sich. Zuerst wird das Geschirr von der Geschirrkammer nach dem Stall gebracht und an den dort befindlichen Geschirrträgern aufgehängt. Dann werden die Decken von den Pferden heruntergezogen, was in ordentlicher Weise, das heißt; nach dem Strich, zu geschehen hat; die Pferde werden mit der Kardätsche noch leicht überputzt, und aller Staub wird mit dem Staublappen entfernt. Mähnen-, Schweif- und Schopfhaare müssen nochmals sorgfältig ausgekämmt und überbürstet, Nüstern, Augen und After mit einem Schwamm gereinigt werden. Dann erst folgt die Anschirrung.

Das Pferd wird abgehalftert und, nachdem die Halfter in einen über der Krippe befindlichen Ring eingeschnallt ist, behutsam in seinem Stand herumgedreht; die linke Hand hält den Schopf des Pferdes fest, während die rechte nach dem Geschirr greift und dasselbe dem Pferde, das Kummet mit der breiten Seite nach oben, vorsichtig über den Kopf gleiten läßt. Hierauf wird ebenso der Zaum herabgelangt, und das Pferd aufgezäumt. Das Zuschnallen beginnt mit dem Kehlriemen, zuletzt wird die Kinnkette

von links nach rechts gedreht und eingehakt. Ist die Aufzäumung beendet, so greift die Linke das Kummet, während die Rechte den Kammdeckel erfaßt, und beide vereint legen das Geschirr behutsam auf den Rücken des Pferdes. Dann erfaßt man mit der Linken die Schweifmetze, und während die Rechte den Schweif vorsichtig emporhält, läßt die Linke die Schweifmetze behutsam heruntergleiten, wobei sorgfältig darauf zu achten ist, daß keine Haare zwischen Schweif und Schweifriemen bleiben, was oft sehr mißliche Reibungen verursacht. Nun wird der Kammdeckel in seine richtige Lage gezogen. Dann ergreift die Linke den Sprungriemen, die Rechte steckt den großen Bauchgurt durch die Schlaufe, und hierauf werden erst der große und dann der kleine Bauchgurt angezogen. Ist dies in Ordnung, so wird der auswendige Zügel eingeschnallt, der inwendige durch den Nasenriemen gezogen, und dann das Pferd an den daran befindlichen Ausbindezügeln oder kleinen Ketten befestigt. Ist es Winter, so werden, nachdem vorher die Hufe gereinigt sind, die scharfen Stollen eingedreht und dann die Hufe geschmiert.

Hierbei will ich noch bemerken, daß bei solchen Pferden, vorzüglich Rassepferden, welche einen sehr starken, breiten Kopf und schwachen Hals haben, in der Regel das Kummet nicht über den Kopf geht, wenn es in den Bügel eingeschnallt ist. Hier bleibt nichts übrig, als das Kummet auszuschnallen und mit dem Knie eingestemmt in die Breite zu ziehen; das Geschirr wird dann lose auf den Rücken des Pferdes gelegt und hierauf die Bügel wieder eingeschnallt.

Pferde, welche trotz des hier angegebenen sorgfältigen Verfahrens sich widerspenstig zeigen und, sobald man sich ihnen mit dem Kummet nähert, sich herumdrehen, müssen mit einer Trense versehen werden. Indessen hatte ich nie nöthig dies zu thun; selbst in meiner Militärzeit habe ich die Thiere durch Lockspeisen (Brot und Mohrrüben) binnen Kurzem so weit gebracht, daß sie auf den bloßen Ruf hin sich sofort umdrehten.

Nachdem die Anschirrung vollendet ist, kann der Fahrer sich selbst ankleiden und seine blaue Stallschürze mit einer saubern, großen weißen Schürze vertauschen. Nun erfolgt die Anspannung.

Neuntes Kapitel.

Das Anspannen.

Zuerst wird der Wagen herausgeschoben, die Deichsel eingesteckt und dieselbe mit Deichselnagel und Aufhaltern versehen. Dann wird alles nochmals von Staub gesäubert, die Fenster überpolirt, und das Innere des Wagens ausgebürstet. Bei offenen Wagen: Landauer, Doppelkalesche oder Phaeton wird das Verdeck behutsam heruntergeschlagen. Zuletzt legt der Kutscher seinen Rock (Überrock oder Pelz), Hut, Handschuhe, Peitsche und die Handstücke auf den Wagen.

Nun werden die Pferde aus dem Stall geführt und zwar, wo die Thüren zu eng sind, eins nach dem andern. Der Fahrer tritt zwischen beide Pferde und führt sie bis zur Deichsel, bleibt hier, das Gesicht der Deichsel zugewendet, stehen und läßt die Pferde sich langsam umdrehen. Hierbei ist die größte Vorsicht zu beobachten, namentlich im Winter, wenn die Pferde geschärft sind, daß sie sich nicht in die Kronen treten, was oft für den Fahrer wie für das Pferd unangenehme Folgen hat. Nach dem Umdrehen werden die Aufhalter lose eingezogen und zugleich die inwendigen Zügel eingeschnallt. Dann tritt der Fahrer beim rechten Pferde zwischen Deichsel und Pferd, schnallt beide Handstücke in die Kreuzzügel, um dann erst den inwendigen Strang des linken Pferdes anzuschnallen; hierauf folgt der äußere Strang des rechten

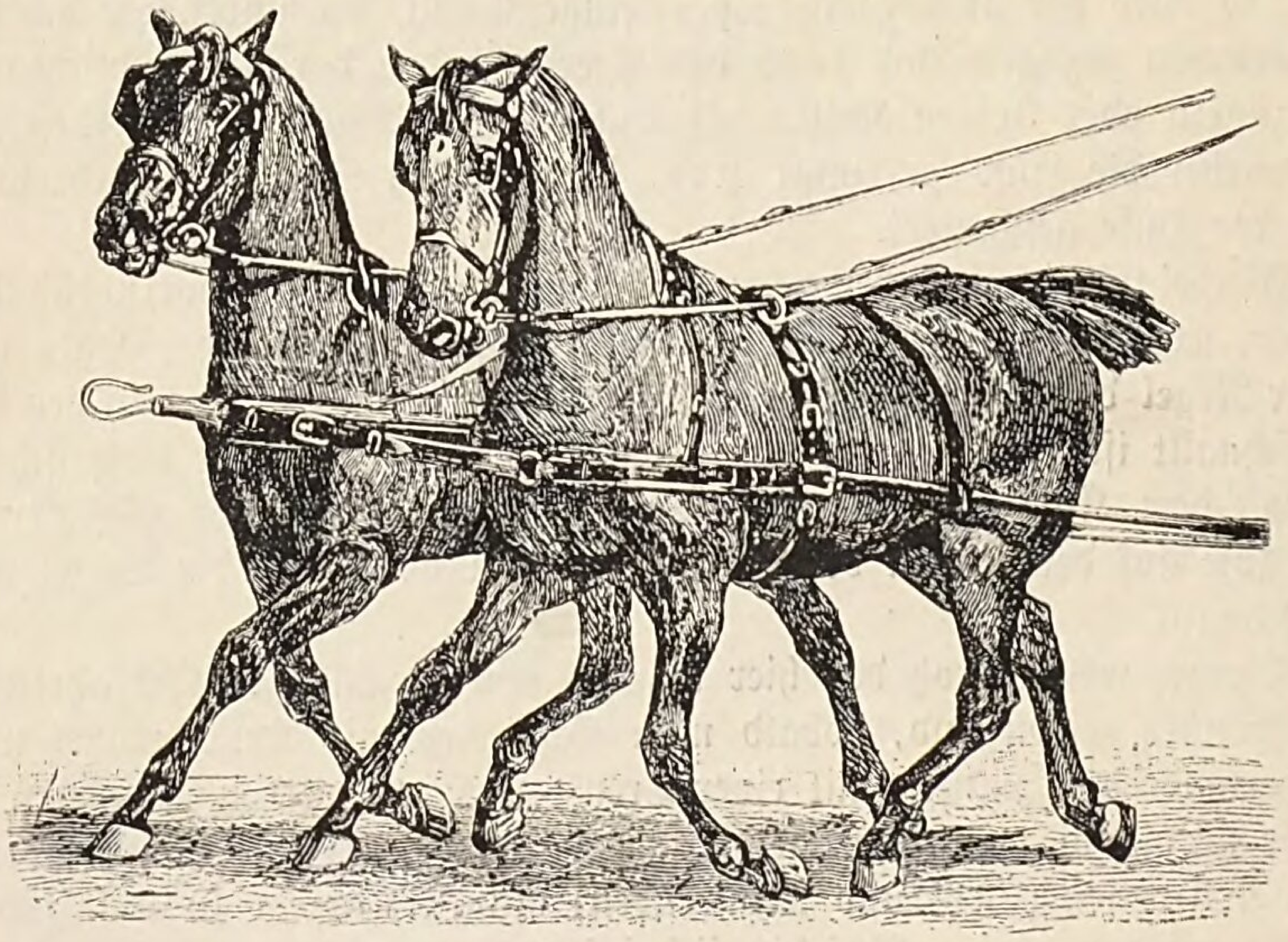


Fig. 58. Regelrecht angespanntes Zweigespann.

Pferdes. Ist das Ansträngen beim rechten Pferde beendet, so wird der Aufhalter, je nach Bedürfniß und Tour straffer oder etwas lockerer eingezogen und dann das Pferd aufgesetzt. Hierauf tritt der Fahrer an das linke Pferd, schnallt den äußeren Strang ein, zieht den Aufhalter fest und setzt dann dieses Pferd (das Sattelpferd) auf. Ist alles beendet, und hat der Fahrer noch einen prüfenden Blick über das Ganze geworfen, so kann er nun daran gehen, sich selbst anzukleiden. Beim Aufsteigen des Fahrers dürfen die Pferde durch keinerlei Unruhe verrathen, daß die Fahrt beginnt. Fig. 58 zeigt ein correct angespanntes zweispänniges Juckerfuhrwerk.

Beim Einspänner gelten dieselben Regeln, nur mit dem Unterschiede, „daß, nachdem die Zügel eingezogen sind, erst der linke Scheerbaum eingeschnallt und der linke Strang befestigt wird; hierauf wird erst die linke Seite des Aufhalterriemens oder Schlagriemens eingeschnallt; dann folgt die rechte Seite ebenso wie die linke. Beim Einspänner müssen ebenfalls alle Theile

correct sitzen (S. Fig. 56.) Wenn Pferde am Scheerriemen ziehen, weil die Stränge zu lang sind, oder das Pferd zu kurz geschnallt ist, und der Kammdeckel mit dem Scheerbaumträger sich nach vorn zieht, so ist fehlerhaft angespannt worden. —

Das Zusammenschnallen der Pferde, welches man so häufig sieht, ist unter allen Umständen zu vermeiden; nicht selten kommt es dann vor, daß das Handpferd an der Thürklinke der Stallthür hängen bleibt und das Geschirr entzweireißt.

Bei dem Tandemfahren (der Ausdruck bezeichnet bekanntlich eine Anspannung, bei der ein Pferd vor dem andern geht, wobei als Wagen meist der zweirädrige Dogcart dient) geschieht die Anschirrung ganz wie beim Einspänner. Bei solchem Fuhrwerk steht auch gewöhnlich dem Fahrer ein Stallmann zur Seite. Sind beide Pferde vorschriftsmäßig geschirrt, so beginnt die Anspannung, wobei das Gabelpferd ebenso zu behandeln ist, wie beim Einspänner. Das Spitzenpferd, dessen Stränge bedeutend länger sind, wird im Haken befestigt, welche sich am Scheerbaumträger befinden. Viele schnallen auch die Stränge in die Zugösen des Kummetbügels oder an die Enden der Gabelbäume. Beide letztgenannten Anspannungen sind zu tadeln, da bei einem Sturz des Vorderpferdes das Gabelpferd mit zu Boden gerissen wird. Damit die Stränge des Seitenpferdes nicht hin- und hergeschleudert werden, sind zwei Strangträger vorhanden, welche an den Zugösen des Kummetbügels angebracht sind. Ferner sind die Stränge durch die Schlaufen des Rückriemens gezogen. Die Leinen (welche aus Hanf oder Stoff hergestellt sein müssen) werden ebenso geschnallt, wie beim Viererzug. (Je leichter die Leine des Spitzenpferdes, desto ruhiger ist dasselbe. Leinen aus Leder gefertigt sind bei solcher Länge so schwer, daß sie den Fahrer und das Pferd ermüden. Auch gleiten Leinen aus Hanf oder Stoff besser durch die Ringe.)

Zum Anspannen eines Viererzugs gehören mindestens zwei geübte Leute. Die Anspannung erfolgt ganz wie beim Zweispänner, nur daß die Handstücke auf der auswendigen Seite durch den Kammdeckelschlüssel und den am Kopfgestell angebrachten Ring gezogen und darauf in die Kreuzzügel der Vorderpferde eingeschnallt werden. Dann erst beginnt das Ansträngen der Vorderpferde. Die Aufhalter der Stangenpferde müssen je nach der Schwere des Wagens geschnallt werden. Bei einem leichten Wagen sind sie kurz zu schnallen, bei einem großen, schweren Wagen dagegen ist den Stangenpferden so viel Luft als möglich zu geben, weil grobe Rucke und Stöße die Stangenpferde sehr ermüden. Kutscher, die sicher vierspännig fahren, wissen selbst am besten, welche Aufhalterlänge für ihre Pferde sich am besten eignet. Das Hervorragen der Deichsel erleichtert den Pferden das Aufhalten sehr und verhütet überhaupt alle groben Stöße.

Die Vorderzügel werden auf dreierlei Art eingeschnallt.

Viele Fahrer ziehen die Leinen durch die oben auf dem Kopfstück und am Aufsatzhaken angebrachten Schlüssel, was ganz elegant aussieht, aber ein schlechtes Fahren zur Folge hat. Gehen die Vorderpferde stark auf den Zügel, so wird dem Stangenpferd der Kopf mit Gewalt heruntergedrückt;

ferner erhalten die Vorderpferde bei jedem Kopfducken der Stangenpferde immer einen schmerzhaften Ruck im Maul. Diese Art einzuschnallen ist also nicht zu loben, wenigstens unterlasse der Fahrer dabei das Durchziehen durch den Aufsatzring.

Die zweite Art ist: die Zügel der Vorderpferde auf der inneren Seite der Stangenpferde durch die Ringe, welche am Kopfstück angebracht sind, zu ziehen. Dies ist aber auch nicht gut. In Städten, wo man recht sicher und kurz fahren will, mag dies auf geraden Wegen angehen, jedoch bei der Wendung tritt der mißliche Umstand hervor, daß das innere Stangenpferd, welches doch das ganze Gewicht des Wagens durchziehen muß, durch die Zügel nahezu umgerissen wird.

Die dritte Art ist die beste. Hier werden die Zügel der Vorderpferde an der äußeren Seite durchgezogen. Dadurch werden Vorder- und Stangenpferde wenig oder gar nicht belästigt; die Vorderpferde nicht, weil der Ring am Kopfstück durch einen drei Centimenter langen Riemen getragen und so beim Kopfwerfen der Stangenpferde stets in der Schwebe gehalten wird. Auch können die Stangenpferde ruhig den Kopf drehen, was z. B. beim Durchziehen über den Kopf nicht vorkommen darf ohne Gefahr, daß sich das eine am andern festhakt.

Die Stränge der Vorderpferde sind etwa 15—17 Centimeter länger geschnallt, als die der Stangenpferde. Zu lang, sieht nicht schön aus, zu kurz, bringt die Gefahr mit sich, daß sich die Vorderpferde die Sprunggelenke beim Pariren oder Bergabfahren zerschlagen.

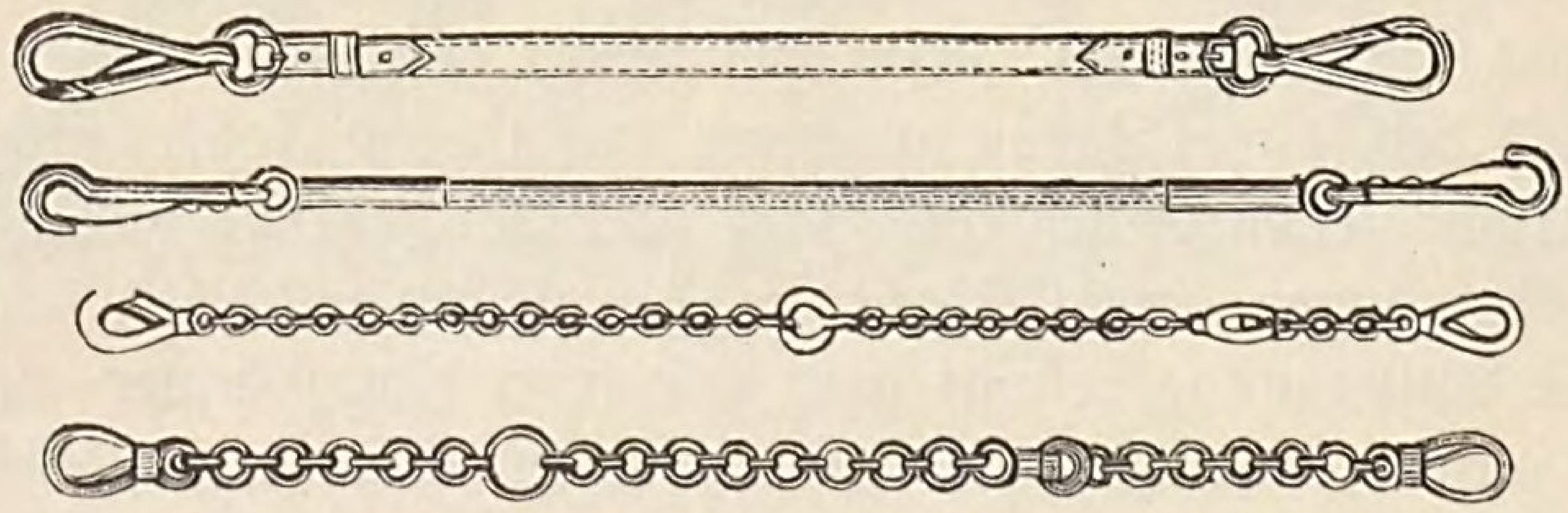


Fig. 59. Verbindungsketten und Zügel.

Das Kreuzen der inneren Stränge bei den Vorderpferden soll verhüten, daß die Ortscheite an der Vorlegewage zu sehr schleudern, sowie daß die Stränge an der inneren Seite das Haar der Pferde scheuern. Diese Anspannung wirkt jedoch vielmehr nachtheilig durch ungleiche Kraft. Statt der Kreuzung bedienen wir uns lieber einer starken Lederschlaufe, welche an dem linken inneren Strang angebracht ist; durch diese wird der rechte Strang hindurchgezogen, so daß beide Stränge dicht mit einander verbunden sind. Diese Ansträngung macht einen viel gefälligeren Eindruck als das Kreuzen der Stränge.

Sehr nützlich ist der sogen. Sicherheitsriemen, welcher entweder an die inneren Backenstücke der Vorderpferde eingeschnallt oder auch durch eine kleine plattirte Kette in die Kummetaufhalterringe vermittelst kleiner Carabinerhaken eingehängt wird. Solche Ketten s. Fig. 59. Dieses Verfahren hat den Nutzen, daß die Vorderpferde nicht auseinanderprallen können, sowie daß,

wenn ein Pferd stolpert, es von dem andern eher wieder aufgerissen werden kann. Je enger ein Viererzug geht, desto schöner wird sich derselbe ausnehmen. Viele Fahrer schnallen deßhalb auch die äußeren Zügel in der Candare ein Loch tiefer, wodurch die Köpfe eine Stellung nach auswärts erhalten, die Hinterhand aber zusammengehalten wird.

Die Vorlegewage muß dauerhaft und solid, jedoch nicht schwer gearbeitet sein, sonst wird die Deichsel zu sehr herabgedrückt; auch wird sie bei zu großer Schwere leicht ins Schleudern gerathen, was für die Stangenpferde nicht angenehm ist.

Einen correcten Viererzug zeigt Fig. 60.

Auch Fünferzüge kommen vor; dieselben haben jedoch keine practische, sondern nur eine sportliche Bedeutung. Auf Pferdeausstellungen kann man dergleichen Züge sehen. Die Anspannung unterscheidet sich von der des Viererzugs nur dadurch, daß vorn drei Pferde gehen, welche durch Kreuzzügel gegenseitig verbunden sind.

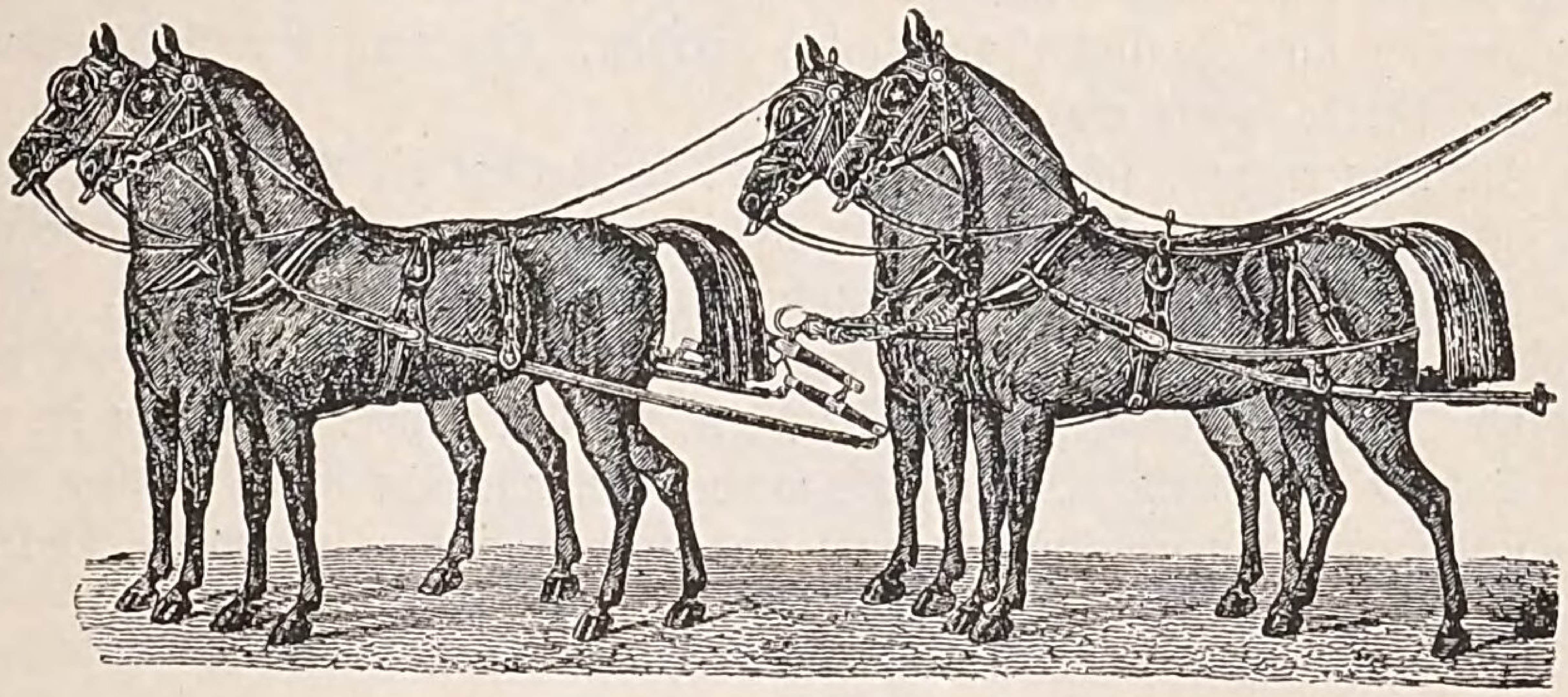


Fig. 60. Regelrechtes Viergespann.

Sechser- und Achterzüge sind nur bei königlichen oder fürstlichen Hofhaltungen im Gebrauch. Die Vorderpferde werden durch einen Reiter gelenkt, während der Kutscher vom Bock die vier Hinterpferde führt. Eine Vorlegewage wird hierbei nicht angewendet, sondern die Stränge werden wie bei der Anspannung der Artillerie angebracht, d. h. mittelst Karabinerhaken in Oesen eingehakt, welche sich am Geschirr der Hinterpferde befinden.

Hat die Anspannung ihren regelrechten Verlauf genommen, so bleibt der Stallmann bei den Vorderpferden stehen, bis der Fahrer seinen Sitz eingenommen hat, und erst auf das Kommando „Los!" tritt derselbe zur Seite.

Zehntes Kapitel.

Das Ausspannen.

Das Ausspannen erfolgt genau wie das Anspannen, nur in umgekehrter Ordnung.

Kehrt der Fahrer mit schweißtriefenden Pferden von der Tour heim, so ist das Beste, die Thiere, falls der Hof groß genug dazu ist, ausgespannt und in eine Decke gehüllt an der Hand im Schritt auf- und abzuführen.

Ist der Fahrer mit seinem Gefährt auf dem Hofe angekommen, so muß er die Pferde zuerst absetzen, damit sie ihre so lang in Anspruch genommenen Halsmuskeln dehnen können. Hierauf hat er sich schnell seiner Kleider zu entledigen, die Aufhalter aufzuschnallen, die Stränge zu lösen, Handstücke und Zügel auszuziehen, am Zaum Kinnkette, Nasenriemen und Kehlriemen auszuhängen bezw. aufzuschnallen. Sind die Pferde im Stall, so müssen alsbald Fenster und Zuglöcher geschlossen werden, und nach der Abschirrung sind die Pferde sofort einzudecken.

Ist regnerisches, schmutziges Wetter, so werden die Beine der Thiere sorgfältig mit Stroh abgerieben und sofort mit wollenen Bandagen versehen. Wo solche nicht vorhanden sind, muß man sich mit Stroh behelfen. Das Bandagiren geschieht, damit die Füße schnell trocknen und nicht von der „Mauke“ ergriffen werden, einer Krankheit, die sehr schwer zu heilen ist.

Sobald die Pferde trocken sind, werden sie, nachdem ihnen Decken und Bandagen abgenommen sind, geputzt und darauf wieder in trockne Decken eingehüllt.

Dritte Abtheilung.

Erstes Kapitel.

Allgemeines über das Fahren als Kunst.

„Zweispännigfahren ist eine Kunst, Vierspännigfahren ein Handwerk.“ So verkehrt dieses Wort erscheinen mag, so ist doch Wahrheit darin.

Wie viele sich Reitkünstler nennen, die doch nicht verstehen, durch systematische Dressur aus dem rohen ein gehorsames und williges Pferd zu machen, so sind auch viele „Fahrkünstler“ ganz außer Stande, ein Paar Pferde so zu ziehen, daß dieselben bei schönem, „parademäßigem“ Aussehen unbedingten Gehorsam leisten und einen regelmäßigen Gang gehen. Neunzig Procent bringen es über eine niedrige Mittelmäßigkeit nicht hinaus und müssen sich, sobald sie mit einem wirklichen Fahrkünstler zusammenkommen, auslachen lassen.

Die nothwendigen Eigenschaften des Fahrers außer einem gesunden Zustand des Körpers und des Geistes sind: eine leichte, ruhige, weiche Hand

große Geduld und Geistesgegenwart, Liebe zu seinem Beruf und zum Pferde und eine gründliche theoretische sowie practische Kenntniß in seinem Fach.

Die Reitkunst und die Fahrkunst sind in ihren Grundsätzen nah verwandt; niemand kann ein tüchtiger Fahrkünstler werden, ohne auch in das Wesen der Reitkunst eingedrungen zu sein. Der Reiter ist nicht ohne Weiteres auch ein guter Fahrer; aber seine Kunst liefert ihm die nöthigen Vorkenntnisse, es bei hinreichender Anleitung zu werden, und er hat dann vor demjenigen Fahrer, der ohne alle Wissenschaft vom Pferde in seinen Beruf eingetreten ist, einen großen Vorzug voraus. Viele große Meister der Fahrkunst waren vorher tüchtige Reiter, so Graf Sandor, General Török, Hammelmann, Harry Hinover, Graf Wrangel u. a. m. Sie haben die Frage, welche von beiden Künsten die schwerere sei, im Sinne der Fahrkunst entschieden, und ich stehe nicht an, ihrer Meinung beizupflichten.

Der Reiter hat es immer nur mit einem Pferde zu thun, und seine Hilfen wirken auf dasselbe viel unmittelbarer ein, als die des Fahrers, der mit Zügeln und Peitsche zwei, vier und mehr Pferde in gleichmäßige Haltung und Gangart zu bringen hat.

Die Meister der Fahrkunst haben sich bestrebt, ihr Wissen in Fahrschulen fortzupflanzen, aber damit ist wenig Erfolg erzielt; sobald der Kutscher von der Fahrschule kommt, muß er von dem mühsam Erlernten vieles fallen lassen, weil es ihm in seiner privatlichen Stellung an Zeit und Material fehlt, die erworbenen Kenntnisse anzuwenden, und der Fuhrwerksbesitzer ihn oft noch zu allen möglichen Nebenarbeiten gebraucht. Während tüchtige, geschulte Fahrer keine Stelle finden, werden Leute um geringeren Lohn engagirt, die von der Kunst wenig oder nichts verstehen. Die Folge ist, daß vielleicht schon bei der ersten Ausfahrt ein Unglück angerichtet wird, wie dasjenige, dessen Zeuge ich war, und das einen Schaden von 4000 Mark nach sich zog, weil nicht der von mir empfohlene Kutscher, sondern ein anderer, billigerer angenommen worden war, der, wie sich herausstellte, noch nie mit Vieren gefahren war.

Die Hilfen des Fahrers sind: die Hand, die Stimme, die Peitsche. Alle drei müssen zusammen wirken und sich gegenseitig unterstützen.

Die Hand, welche vorschriftsmäßig eine Handbreit vor dem Leibe, bei horizontaler Lage des Unterarms, getragen wird, hält die Zügel. Die Faust (Zügelfaust) bleibt senkrecht, etwas mit dem kleinen Finger nach dem Leibe zu gerichtet, stehen. Der Ellbogen darf bei keiner Parade oder Wendung hinter den Rücken gezogen werden. Noch fehlerhafter ist es, den Ellbogen nach der Erde zu richten und die Zügel dicht vor den Augen zu tragen; kommt dann eine plötzliche Parade vor, so kommen die Fäuste bis an die Ohren zu stehen. In der linken Hand liegt gewissermaßen die Basis des Fahrens, sie muß dafür Sorge tragen, daß beide Zügel gleichmäßig anstehen und wirken. Die Rechte besorgt die Regulirung der Zügel, das Lenken und die Handhabung der Peitsche.

Die Stimme dient einerseits zur Ermunterung und Beruhigung der Pferde, andererseits zur Warnung der Passanten.

Die Peitsche, das Hauptwerkzeug des Fahrers, hat die Aufgabe zu erfüllen, die beim Reiter Schenkel und Sporn leisten. Der Laie glaubt, daß die Peitsche lediglich zum Vorwärtstreiben diene, daß sie außerdem den Beruf hat, Nachgiebigkeit gegen die Zügel zu bewirken und zu erhalten, ist wenigen bekannt; dennoch steht dem Fahrer zu diesem Zweck kein anderes Mittel zu Gebote.

Bei nachgebender Hand wirkt die Peitsche vortreibend; dagegen bei gegenhaltender Hand bewirkt sie Nachgiebigkeit beim Pferde. Alle Strafen und Hilfen müssen möglichst mit dem Handgelenk, nicht mit dem ganzen Arm ertheilt werden. Alles Herumfuchteln ist zu vermeiden, ebenso das Knallen.

Strafende Peitschenhiebe sind dem Pferde nur am Schulterblatte zu ertheilen; die Pferde zwischen die Hinterbeine und auf die Kruppe zu hauen, macht sie nur zu „Schlägern". Alle Hilfen sind, je nach Bedarf, auf die Rippen kurz hinter dem Kammdeckel zu geben, und zwar durch eine streichende, von unten nach oben gezogene Bewegung auszuführen.

Der Fahrer muß die Pferde mit der Peitsche so vertraut machen, daß sie nicht mehr durch jedes Knallen und Pfeifen derselben ganz aus der Fassung kommen.

Die Peitsche wird etwa 15—20 Centimeter über dem Knopf erfaßt und so gehalten, daß sie auf das Ohr des linken Pferdes gerichtet ist. Sitzt noch ein Diener auf dem Bock, so muß die Peitsche etwas tiefer gehalten werden. Daß die Handhabung der Peitsche schon beim Ein- und Zweispännigfahren eine gewisse Übung erfordert, ist klar; wie viel mehr Geschicklichkeit aber ist nöthig, eine Vierspännerpeitsche stilgerecht zu führen!

Die Vierspännerpeitsche muß leicht und dabei haltbar sein. Der Peitschenschlag, welcher länger als der Stock ist, muß nach dem Gebrauch wieder aufgefangen und der Schlag einigemal um den Stock gewunden werden. Der Schlag wird gelöst nur beim Strafen der Vorderpferde, die Stangenpferde werden mit zusammengewickeltem Schlag gestraft.

Zweites Kapitel.

Der Kutscher.

Die Stellung des Kutschers seiner Herrschaft gegenüber ist eine sehr verantwortliche. Leib und Leben derselben ist bei jeder Fahrt seiner Obhut anvertraut; Tausende von Thalern sind in den Pferden und Wagen, für die er Sorge zu tragen hat, angelegt. Er hat ein arbeitsreiches Dasein; Tag und Nacht muß er zu Gebote stehen, Sonn- und Feiertage sind für ihn nicht vorhanden. In Wind und Wetter muß er seinen Dienst thun; er muß lieber selbst darben, als daß er die Pferde Noth leiden und den Wagen verkommen ließe. Kurz, Niemand hat ihn in seinem Beruf zu beneiden.

Anforderungen der Etikette.

Der Kutscher muß auf dem Bock eine zwar natürliche, aber ja nicht schlaffe Haltung einnehmen. Viele suchen etwas darin, so steif als möglich, mit zurückgebogenem Oberkörper, dazusitzen, was unschön aussieht und das correcte Fahren beeinträchtigt, andere neigen den Oberkörper zu sehr nach vorn, eine Haltung, die in den Gegenden, in denen für correctes Fahren kein Verständniß vorhanden ist, z. B. in Rußland, vorherrscht. — Die Brust muß etwas heraustreten, der Kopf gerade auf dem Oberkörper sitzen, die Arme und Hände die den oben gegebenen Vorschriften gemäße Stellung haben, und die Beine eine mehr stehende als sitzende Haltung einnehmen. (Siehe Figur 61.)

Der Sitz des Kutschers ist, wenn kein Diener mitfährt, in der Mitte des Bockes. Auf einer Seite zu sitzen, ist unschön und erschwert dem Kutscher die Übersicht über das Gespann, namentlich wenn er tiefer sitzt, als des Pferdes Kopf steht.

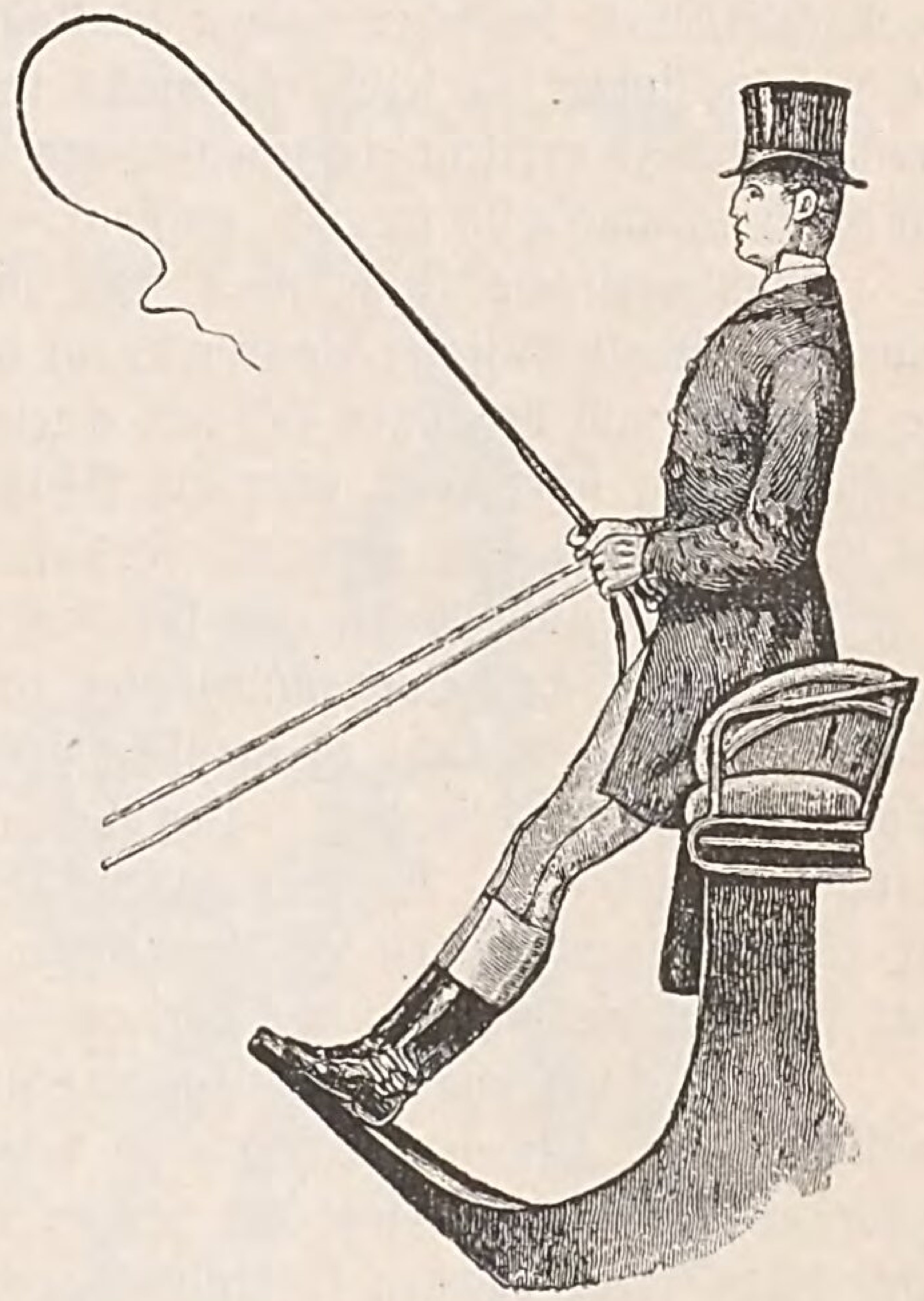


Fig. 61. Haltung des Fahrers.

Beim Vorfahren vom Stall zur Herrschaftsstiege darf der Kutscher sich nur des Schritttempos bedienen, ebenso wenn die Herrschaft ausgestiegen ist. Fährt der Kutscher allein, sei es zum Abholen der Herrschaft, sei es daß die Herrschaft zu Fuß nachkommt, so soll er ebenfalls im Schritt fahren.

Wenn es der Raum gestattet, so wird mit der linken Seite des Wagens vorgefahren, damit die Ehrenperson, welche zuerst einsteigt, den rechten Platz einnehmen kann; ebenso soll bei der Rückkehr mit der rechten Seite vorgefahren werden. In großen Städten erlauben freilich die räumlichen Verhältnisse oft nicht, diese Regel zu beobachten.

Steigt die Herrschaft ein, so grüßt der Kutscher durch eine Neigung des Oberkörpers, wobei der Peitschenstock an die Hutkrempe gelegt wird. Das Abnehmen des Hutes ist unzulässig, ebenso das Anfassen der Hutkrempe.

Während der Fahrt darf der Kutscher keinen Kollegen oder Bekannten grüßen; seine Augen müssen dem Fuhrwerk immer auf 50 Schritt voraus sein, um alle entgegenkommenden Wagen und Fußgänger rechtzeitig gewahr zu werden und ihnen ausweichen zu können, sie zu warnen oder nöthigenfalls sein Gefährt zum Stehen zu bringen.

Im Gedränge der großen Stadt ist, wenn Stockungen eintreten, die Peitsche zu erheben, damit der Hintermann zur rechten Zeit anhält und nicht mit der Deichsel den Wagen des Vordermanns beschädigt. — Will der Kutscher an einem andern Wagen links vorbeifahren, so muß er bei Zeiten durch Halten der Peitsche nach rechts darauf aufmerksam machen; ebenso muß er sich bei der Kehrtwendung verständigen. Kommt dennoch ein Zusammenstoß vor, so müssen beide Theile mit Ruhe und unter gegenseitiger Hilfleistung möglichst schnell auseinanderzukommen suchen. Sich in solchen Fällen grober Redensarten oder Peitschenhiebe zu bedienen, ist eines gebildeten Fahrers unwürdig.

Will der Fahrer ein anderes Gefährt überholen, so muß dies von links nach rechts geschehen. Jeder vernünftige Kutscher wird, wenn er überholt wird, seinen Kollegen zu unterstützen suchen, indem er seine Pferde durch ein leichtes Anziehen der Zügel kürzer treten läßt. Dies wird leider nur selten beobachtet, viele Kutscher suchen in kleinlicher Eifersucht das Überholen zu verhindern, indem sie selbst gleichfalls ihr Gespann zu schärferem Gang antreiben, und es entsteht ein gegenseitiges Chicaniren, bis beide Wagen sich an einer Kreuzungsstelle trennen müssen.

Unaufmerksame Fußgänger sind durch ein laut schallendes Aoh! zu warnen. Viele Kutscher glauben durch dieses Rufen die Etikette des Fahrers zu verletzen und begnügen sich mit einem langgezognen S — t! welches der Passant nicht hört, das aber die Pferde, die diesen Laut falsch verstehen, zu noch größerer Eile antreibt, so daß leicht ein Unglück entstehen kann.

Als polizeiliche Regel gilt für den Fahrer, daß nie an einem Eckhaus und nie sechs Schritte vor und hinter einer Pferdebahnhaltestelle angehalten werden darf; auch giebt es in allen größeren Städten Straßen, in welchen nicht gehalten werden darf. Hierüber muß jeder Fahrer genaue Erkundigungen einziehen. — An Bahnhöfen, Theatern und größeren Etablissements ist jeder Wagenkategorie ein besonderer Platz angewiesen, und der Fahrer hat sich den diesbezüglichen Anordnungen zu fügen.

Für alle herrschaftlichen Equipagenkutscher gilt als Etikette, sich einer wollenen oder leinenen Fußdecke zu bedienen. Alle übrigen Fahrer jedoch, besonders diejenigen, welche den ganzen Tag auf dem Bock zubringen müssen, sind schon ihrer eigenen Gesundheit wegen darauf angewiesen, einen Fußsack zu nehmen.

Während des Sommers, wenn im Rock gefahren wird, sollte der Kutscher doch die Vorsicht nicht versäumen, den Paletot oder Mantel mitzunehmen, auch den Regenrock vorn im Bockkasten unterzubringen. Der Paletot oder Mantel wird zu diesem Zweck ordentlich zusammengelegt, so daß die Knöpfe geschlossen, der Kragen umgelegt, Ärmel und Mantille hinten sauber zusammengefaltet werden und so über den Kutschersitz geschlagen, daß die Vorderseite mit den Knöpfen dem Innern des Wagens zugekehrt ist, der andre Theil wird durch Gesäß und Beine des Fahrers verdeckt. Wo ein Diener mitfährt, gilt dieselbe Vorschrift.

Fährt der Herr selbst, so hat der Fahrer eine anständige Haltung mit übereinandergeschlagenen Armen einzunehmen.

Will der Herr absteigen, so ergreift der Kutscher sofort die Zügel; knüpft etwa der Herr auf der Straße ein Gespräch an, so hat sich der Kutscher vor die Pferde zu stellen, bis dasselbe beendet ist.

Die Zügelführung. (S. Fig. 62—73.)

In allen Ländern Europa's, außer Rußland und der Türkei, bedient man sich der englischen Zügelführung, der einzigen, die als correct und elegant bezeichnet werden kann.

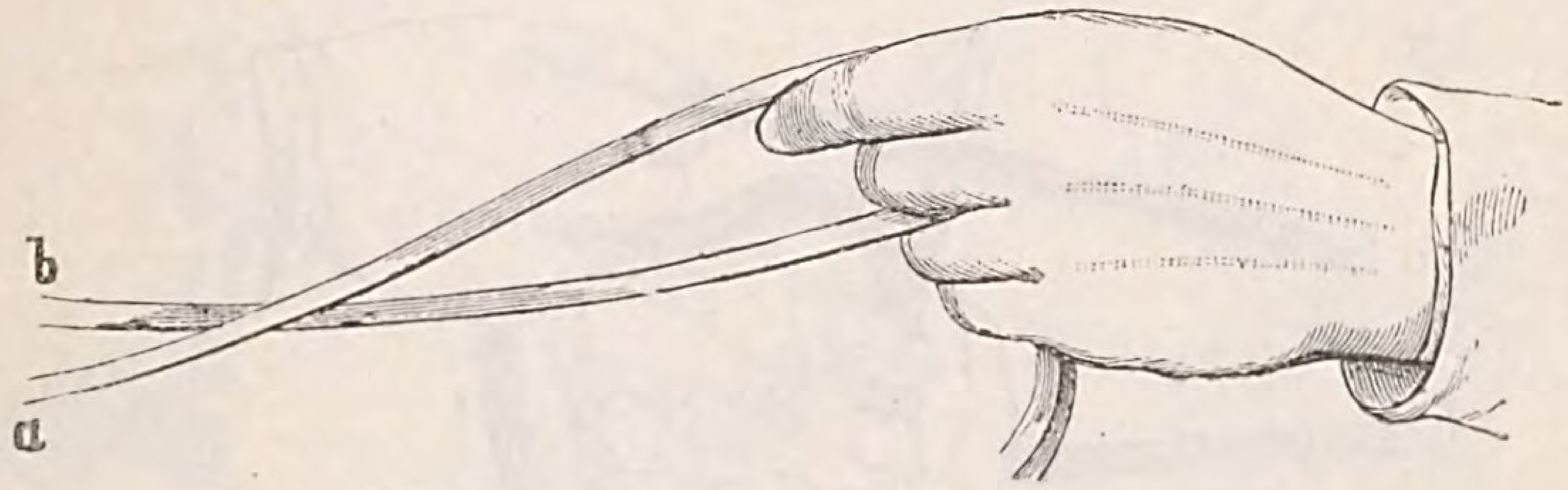


Fig. 62. Erfassen der Zügel auf gerader Linie.

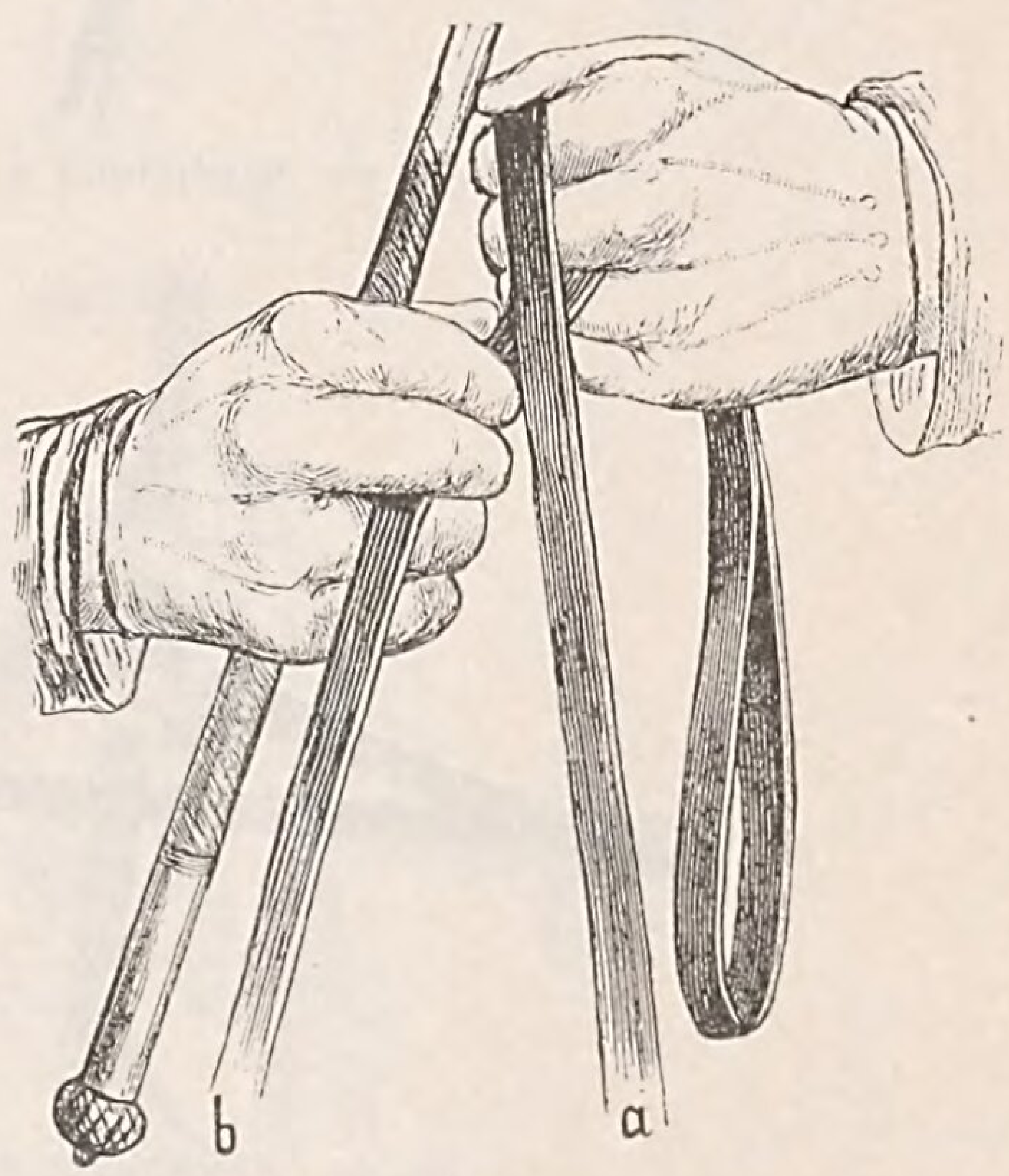


Fig. 62. Zügelführung auf gerader Linie.

Wie schon im vorigen Kapitel erwähnt, ist die linke Hand die Zügelhand, während die rechte die Steuerhand genannt wird.

Hat der Fahrer sein Gefährt bestiegen, so muß er die Zügel glatt und gleichzeitig anstehen lassen. Das Handende wird entweder unter den Sitz geklemmt, oder der Fahrer zieht durch die letzte Schnalle, da wo beide Handstücke zusammenlaufen, eine kleine Strippe, welche dann auf den kleinen Finger gezogen wird. Dieses Verfahren ist sehr zu empfehlen, einmal, weil das Herumhängen des Handstücks nicht gut aussieht, und dann, weil so der Fahrer die Zügel alsbald wieder ergreifen kann, wenn ihm dieselben entfallen, was freilich bei tüchtigen Fahrern nicht vorkommen wird.

Beim Ein- und Zweispännigfahren mit einfachen Kreuzzügeln ist die Führung dieselbe, und zwar kommt (s. Fig. 62) der linke Zügel (a) zwischen den Daumen und den Zeigefinger, der rechte Zügel (b) zwischen den dritten und vierten Finger zu liegen. Die Rechte ruht, solange sie nicht in Action tritt, etwa 10—14 Centimeter, ebenfalls mit abgerundetem Handgelenk, etwas schräg vor der Linken. Muß der Kutscher ausweichen, oder will er sein Gefährt wenden, so verläßt die rechte Hand ihre Stelle

und faßt je nach Bedarf den linken Zügel (s. Fig. 63, 64), welcher dann schraubenartig angezogen die gewünschte Wendung herbeiführen wird.

Bei der Wendung rechts (s. Fig. 63) greift die rechte Hand den bereits gehaltenen Zügel etwas kürzer und zieht ihn hebelartig, durch Unterlegen des Daumens, stets nach der Mitte des Körpers sanft nach sich. Die Linke muß dabei die Rechte durch Gegenwirkung des äußern Zügels unterstützen. Jedoch darf die Gegenwirkung des äußern Zügels keine zu starke sein, sonst wird das äußere Pferd gehindert, der Wendung correct zu folgen. Sind dem Fahrer bei einer Wendung die Zügel etwas entglitten, so bleibt die

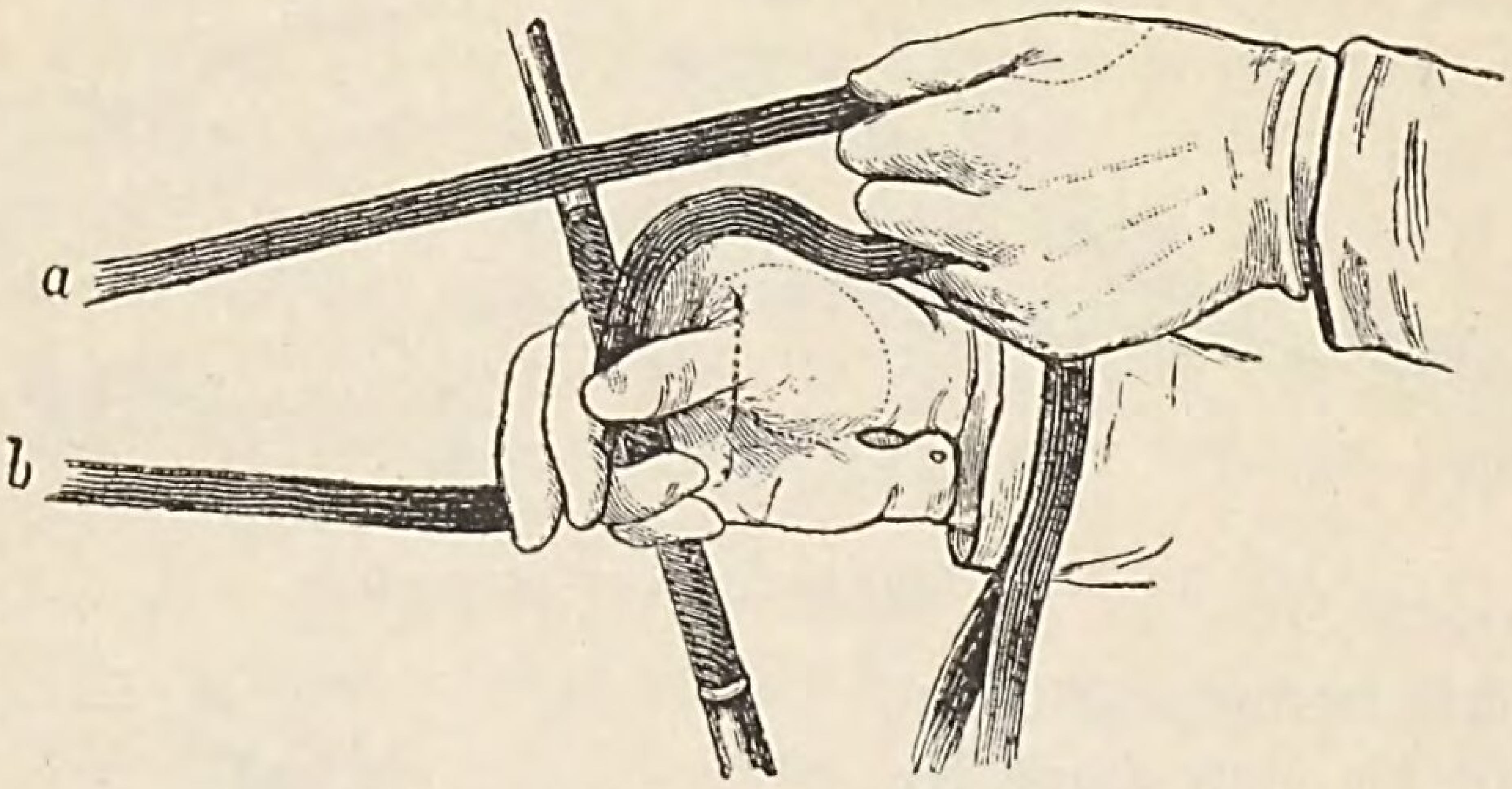


Fig. 63. Zügelführung bei Rechtswendung.

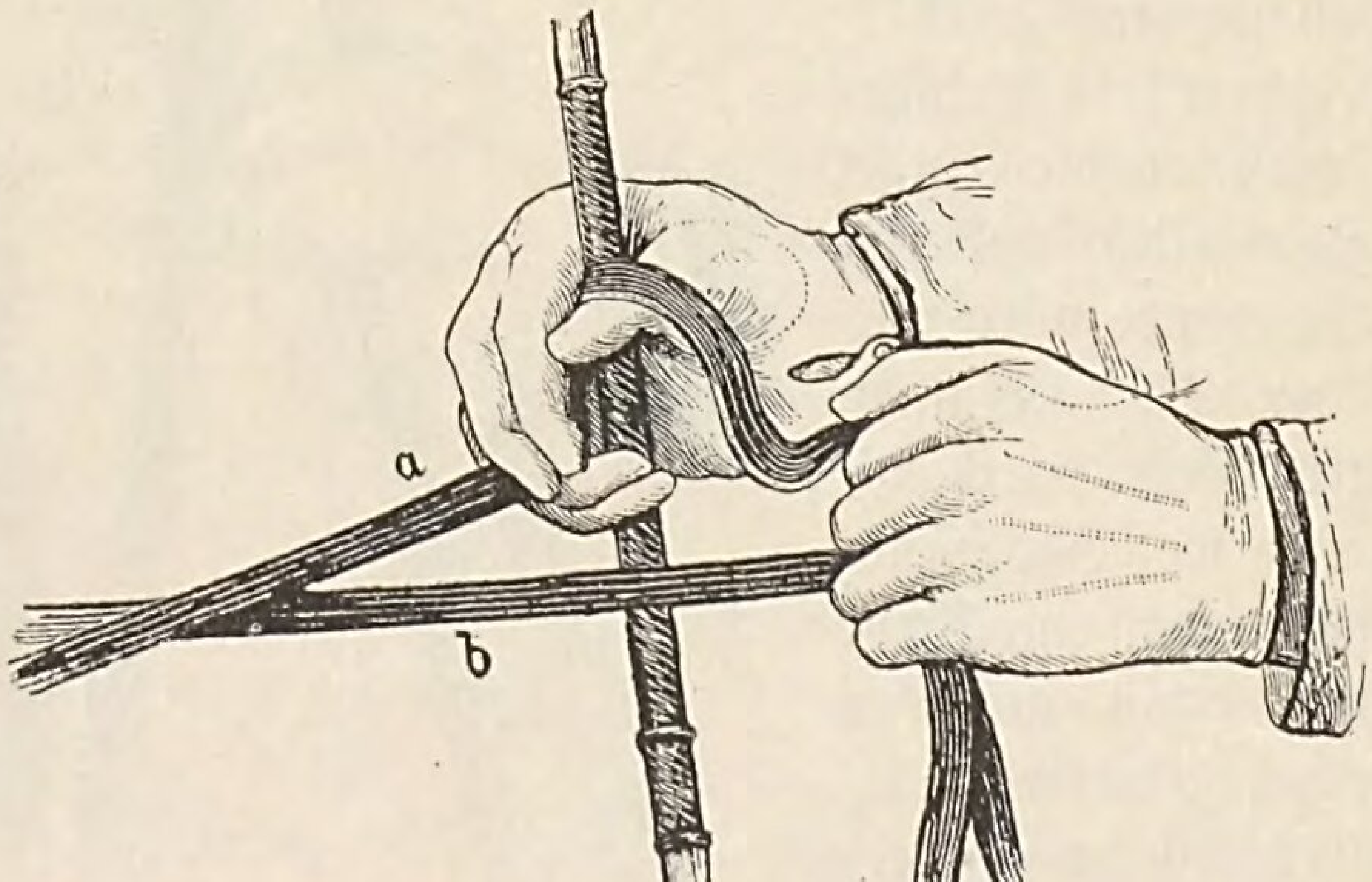


Fig. 64. Zügelführung bei Linkswendung.

linke Hand ruhig stehen, die rechte erfaßt die Zügel von hinten und verkürzt sie soviel, als erforderlich ist. Dies Verfahren gilt auch für die Verkürzung eines Zügels. — Beim Verlängern der Zügel wird die linke Hand nur ein wenig geöffnet, wobei sich die Zügel von selbst verlängern, worauf die Hand wieder fest geschlossen wird (S. Fig. 65).

Das Pariren (s. Fig. 66) erfordert keine allzu große Kunstfertigkeit, es wird jedoch selten richtig ausgeführt. Die rechte Hand greift bei der ganzen Parade die beiden Zügel vor der linken Hand von oberhalb und zieht dieselben gleichmäßig rotirend an, bis die Pferde zum Stillstehen gebracht sind.

Geübte Kutscher führen auch die Wendung allein mit der linken Hand

aus, was jedoch sehr schwer und nicht für jeden ausführbar ist. Auch kann mit dieser Zügelführung den Pferden von ungeübter Hand geschadet werden. Die Wendung links wird hier durch Drehen des Daumens nach der linken Schulter ausgeführt. Bei der Wenduug rechts wird das Handgelenk von links nach rechts und der kleine Finger der linken Schulter zu gedreht.

Beim Zweispännigfahren mit französischer Leine oder vier durchgehenden Zügeln (sogenannte deutsche Leine), beim Tandem- und beim

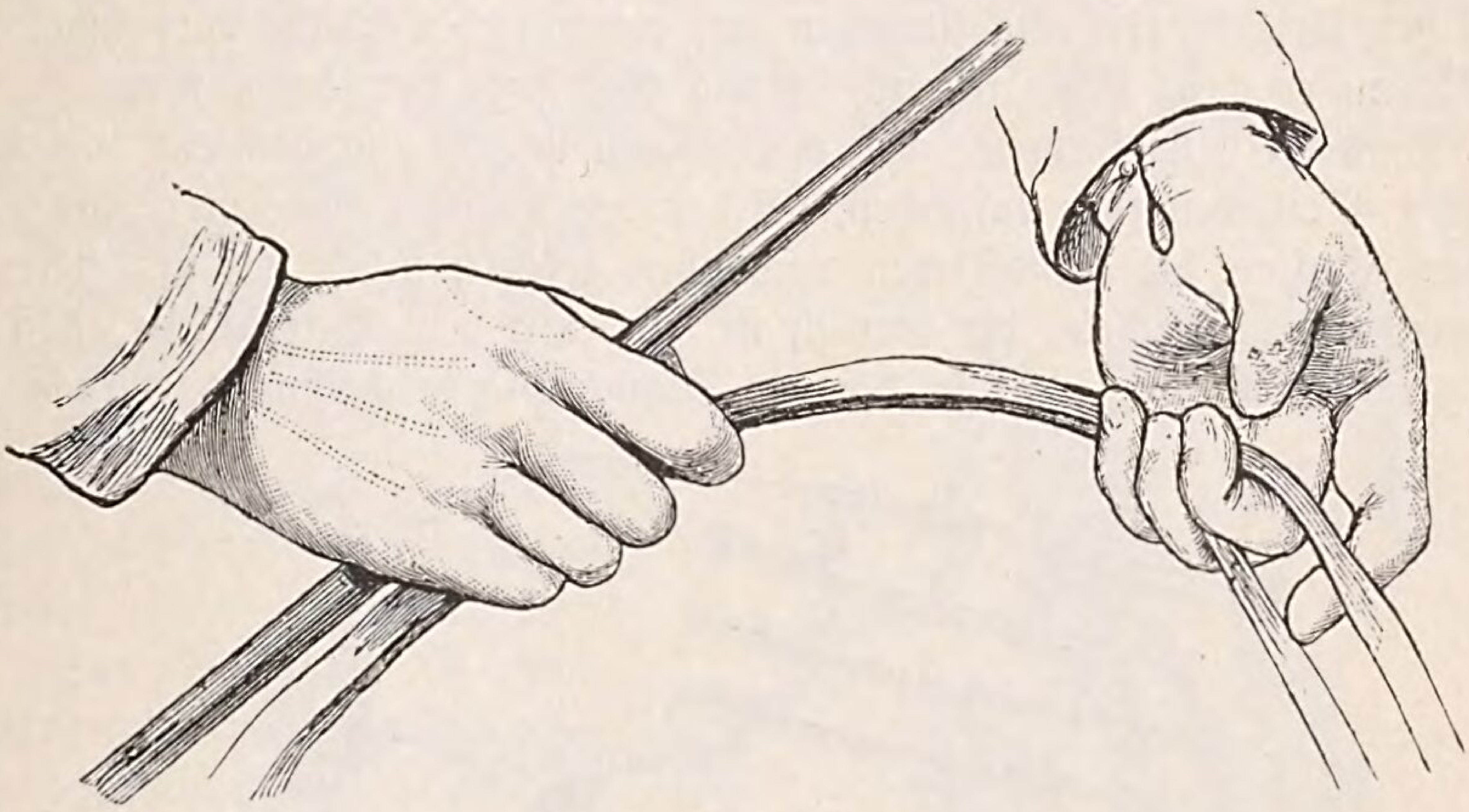


Fig. 65. Zügelregulirung.

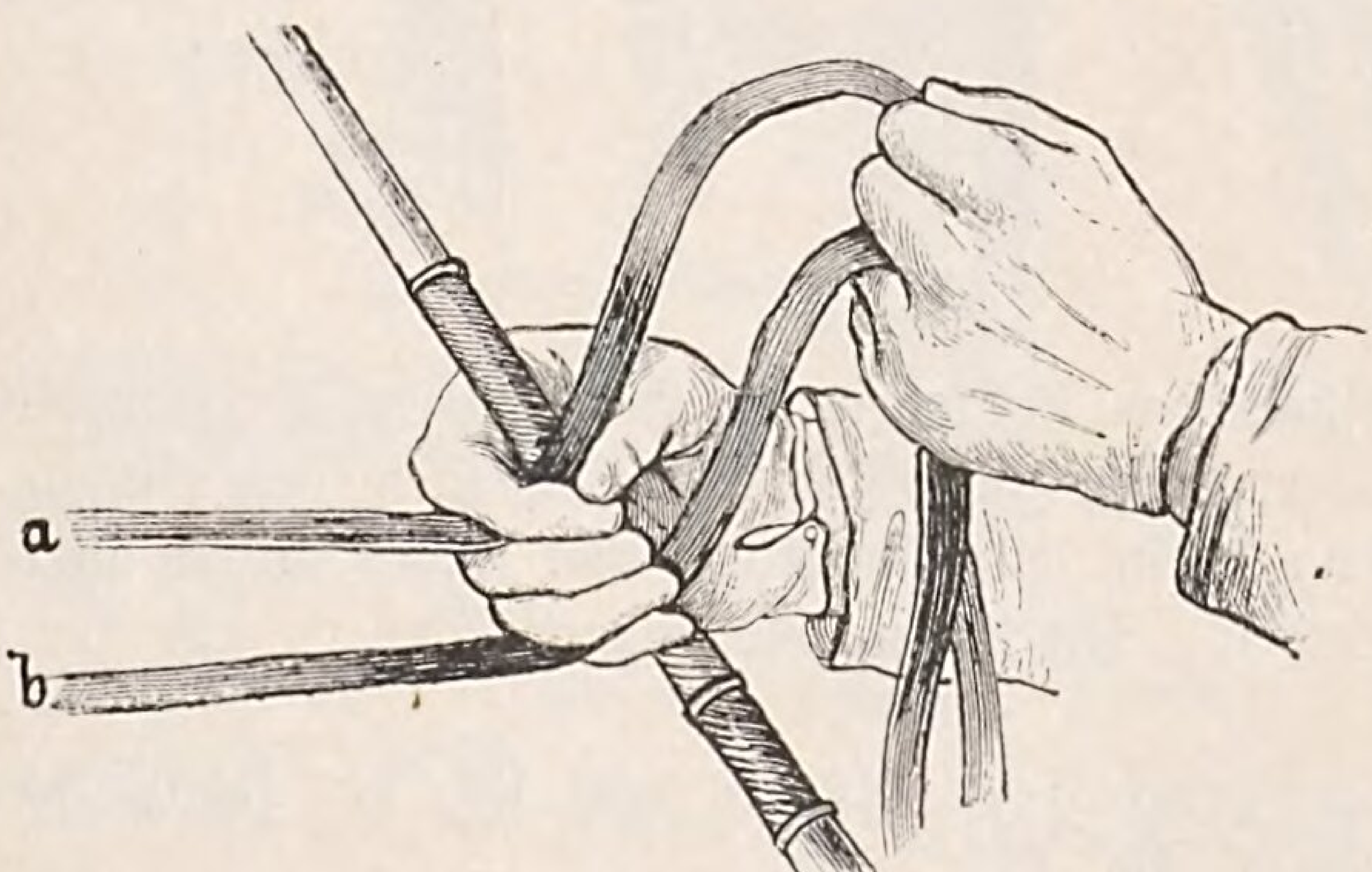


Fig. 66. Parade beim Zweigespann.

Vierspännigfahren sind die Handgriffe bedeutend schwerer. Ein einziger Fehlgriff kann schlimme Katastrophen nach sich ziehen, hauptsächlich Abends, wenn die Zügel schwer erkennbar sind.

Diese Handgriffe zu erlernen, scheue man daher keine Mühe und Vorübungen. In größeren Ställen und Fahrschulen muß der Schüler erst wochenlang an todtem Material arbeiten, ehe er seine Kunst am lebenden Thiere erproben darf. Im kaiserlichen Marstall sind große Pfähle eingeschlagen, welche ein Viergespann vorstellen; vor diese

wird ein Wagen geschoben, welchen der Schüler besteigt, um nach Commando erst den einen, dann den andern Pfahl zu strafen, bis er alle Hiebe ausführen gelernt hat. Ich habe vier Stühle als Pferde und einen Tisch als Kutschersitz benutzt, um das Vierspännigfahren einzuüben. Auch einen tüchtigen Fahrer zu begleiten fördert sehr. Ehe der Schüler nicht alle Handgriffe correct ausführen kann, darf er ein Gefährt, welches mit vier Zügeln gesteuert wird, nicht besteigen. — Es ist keine leichte Aufgabe, vier Pferde vor dem Wagen durch enge Passagen hindurchzusteuern. Deßhalb ist es nothwendig, daß der Schüler erst alle Übungen auf einem freien Platze vornehme, und erst wenn er ganz sicher ist, sich in das Gedränge der Stadt wage.

Was die Zügelführung bei vier Leinen betrifft, so verdient vor allen andern Methoden (der russischen, bei der der Kutscher seine vier Zügel mit beiden Fäusten, die Handflächen nach oben gekehrt, führt, der in Österreich-Ungarn gebräuchlichen, die ähnlich ist, nur mit dem Unterschiede, daß die Stützen der Vorderpferde in die der Stangenpferde geschnallt werden und

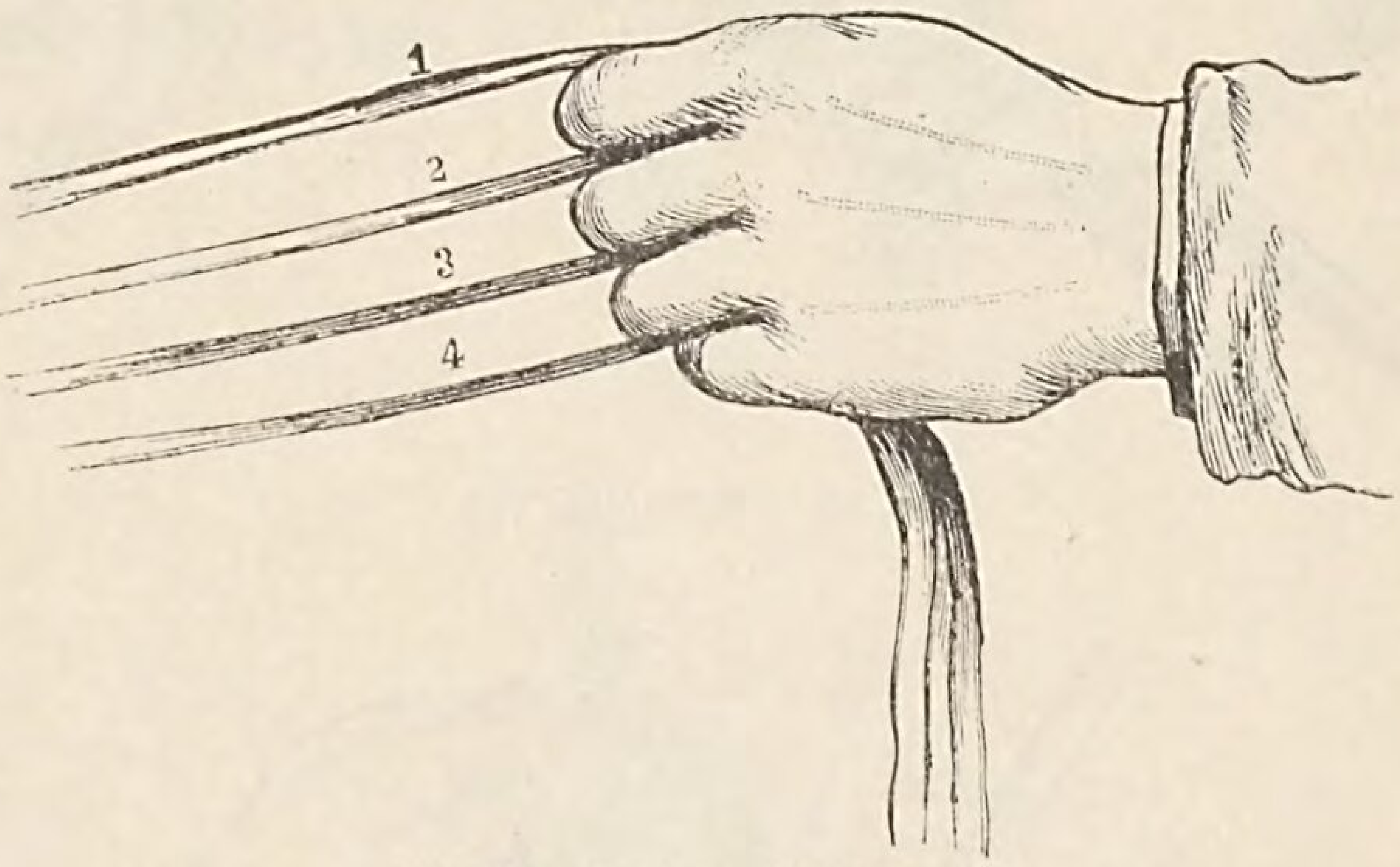


Fig 67. Tandemzügelführung.

so nur zwei Zügel dem Fahrer in der Hand liegen, der französischen u. s. w.) die allgemeine englische Zügelführung bei Weitem den Vorzug.

Sie besteht darin, daß sämmtliche vier Zügel einzeln in die linke Hand genommen werden. Die Rechte bleibt zum Steuern und zur Führung der Peitsche frei.

Beim Tandemfahren bedient man sich der französischen Methode, und zwar ruht (s. Fig. 67):

der linke Vorderzügel (1) zwischen dem Daumen und Zeigefinger;
der linke Hinterzügel (2) zwischen dem Zeige- und Mittelfinger;
der rechte Vorderzügel (3) zwischen dem Mittel- und vierten Finger;
der rechte Hinterzügel (4) zwischen dem vierten und fünften Finger.

Diese Methode hat beim Tandemfahren den Vortheil, daß alle Zügel paarweise liegen und ein Verfassen kaum möglich ist. Deßhalb kann ich jedem für das Tandemfahren diese Zügelführung anrathen. Beim Zwei- und Vierspännigfahren jedoch hat dieselbe gewisse Nachtheile. Namentlich pflegt bei Pferden, welche etwas hart oder heftig sind, auf die Dauer der kleine Finger zu erlahmen und schließlich entfällt ihm der Zügel ganz.

Aus diesem Grunde ist hier die englische Zügelführung vorzuziehen. Die Haltung der Zügel ist folgende (S. Fig. 68):

der linke Vorderzügel (a) zwischen Daumen und Zeigefinger;

der rechte Vorderzügel (b) zwischen Zeige- und Mittelfinger;

der linke Hinterzügel (c) zwischen denselben Fingern unter dem rechten Vorderzügel;

der rechte Hinterzügel (d) zwischen dem dritten und vierten Finger. — Dieselbe Zügelführung gilt auch beim Zweigespann mit vier Zügeln.

Die rechte Hand übernimmt dieselbe Function wie beim Zweispännigfahren. Tritt dieselbe nicht in Action, so ruht sie mit dem dritten und vierten Finger auf beiden Hinterzügeln. Bei heftigen Pferden muß auch die rechte Hand oft die Linke unterstützen; hierzu greift sie etwa zwei Hände breit vor der linken Hand alle Zügel, bis diese wieder im Stande ist, die Zügelführung allein zu übernehmen.

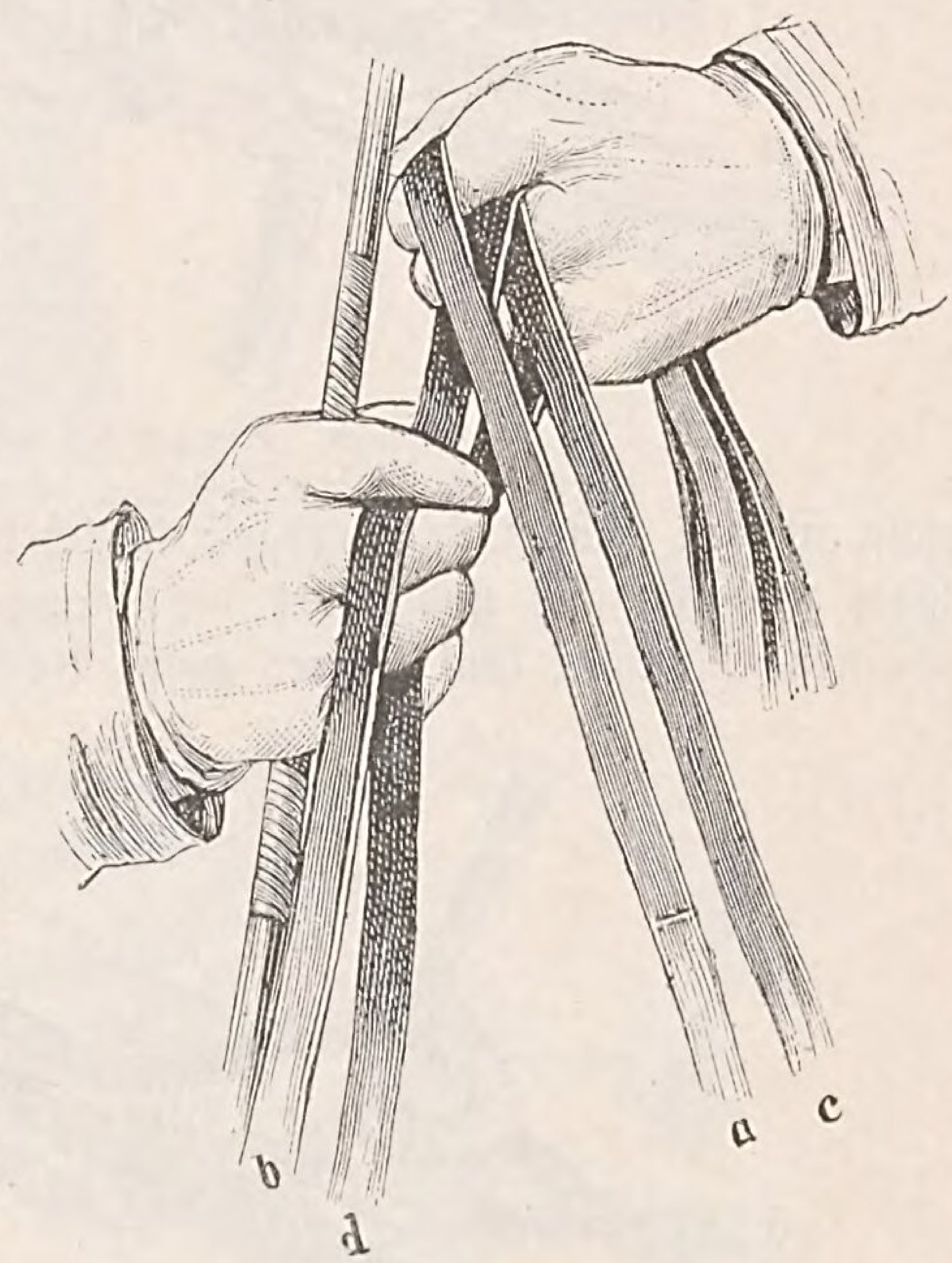


Fig. 68. Zügelführung beim Viergespann auf gerader Linie.

Zur Wendung ist beim Vierspännigfahren eine viel größere Geschicklichkeit nöthig, als beim Zweigespann.

Die schwierigsten Griffe sind die hierbei angewandten Kreuzgriffe. Will nämlich der Fahrer eine Wendung nach links ausführen, so ergreift die rechte Hand mit einem Griff den inneren Vorderzügel („innere" Zügel heißen die Zügel auf der Seite, nach welcher die Wendung ausgeführt wird; hier also ist der innere Vorderzügel der linke) und den äußern (hier rechten) Hinterzügel. Auf den Zweck dieses Kreuzgriffes komme ich weiter unten zu sprechen.

Bei der Wendung nach links (s. Fig. 70) ergreift die rechte Hand den linken Vorderzügel (a) mit dem Zeige- und dritten Finger, wobei der Daumen hebel artig wirken muß, d. h. unter dem Zügel zu liegen kommt, während der vierte und fünfte Finger den rechten Hinterzügel (d) erfaßt und so rotirend anzieht, bis alle vier Pferde in die Wendung hineingetreten sind; hierauf läßt die rechte Hand den Vorderzügel durchgleiten, weil sich die Vorderpferde wieder auf grader Linie befinden und nur noch die Stangenpferde die Wendung ausführen; befinden sich auch diese wieder auf ziemlich gerader Linie, so läßt die rechte Hand auch den Hinterzügel los.

Bei der Wendung nach rechts (s. Fig. 69) sind die Kreuzgriffe nicht so

complicirt, weil der rechte Vorderzügel (b) und der linke Hinterzügel (c) aufeinanderliegen. Die Handgriffe sind ganz dieselben wie bei der Wendung nach links.

Neuerdings wird in unsern Marställen ein neuer Griff bei der Linkswendung angewendet. Die Rechte gleitet am linken Zügel entlang und legt denselben so viel als zur Wendung nothwendig ist, in die linke Hand. Hierauf

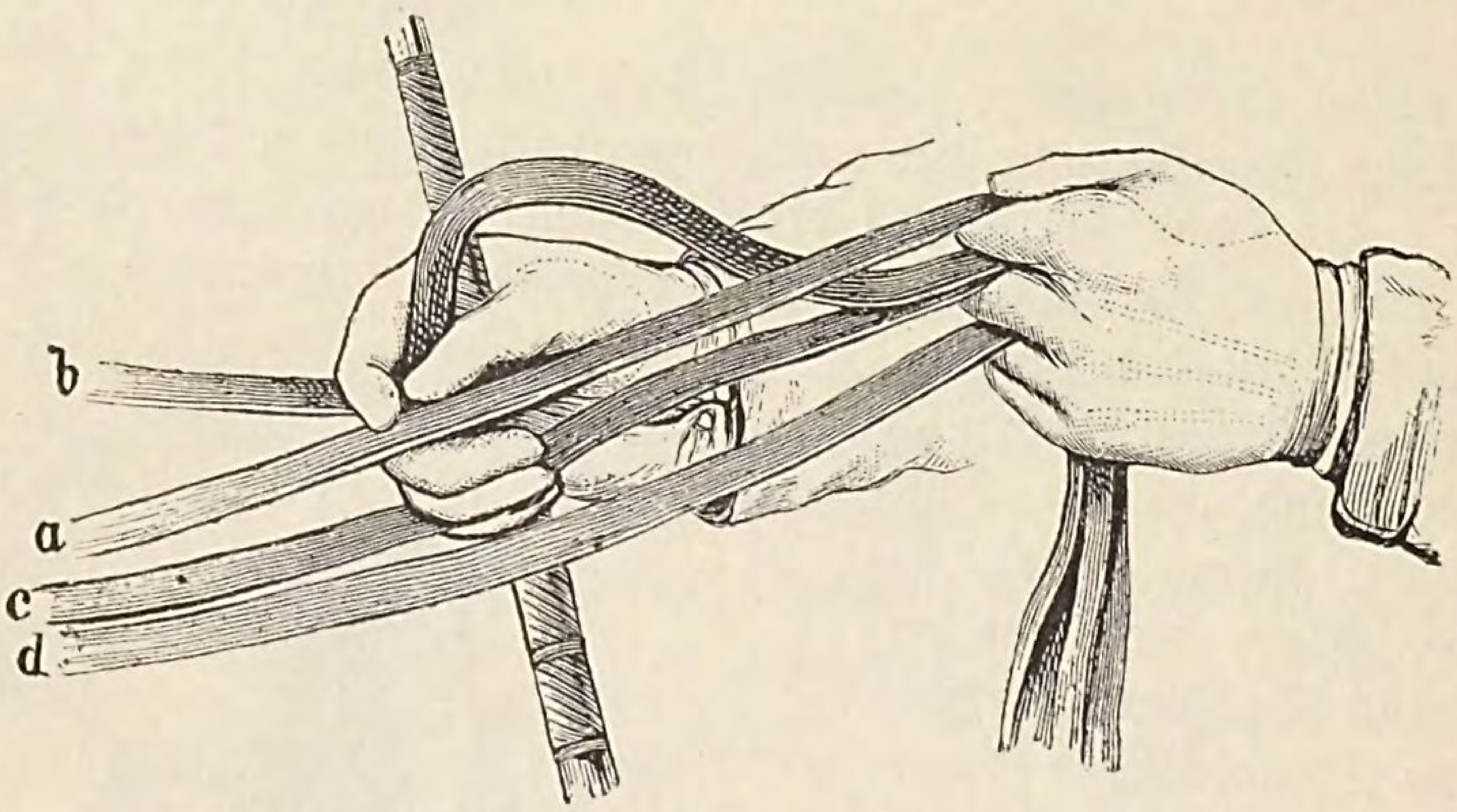


Fig. 69. Kreuzgriff bei Rechtswendung.

erfaßt sie den rechten Hinterzügel, (welcher wegen seiner Tiefe immer sehr schwer zu fassen ist) und führt die Stangenpferde in die Wendung. Daß diese neue Methode dem Fahrer große Vortheile bietet, ist nicht zu leugnen.

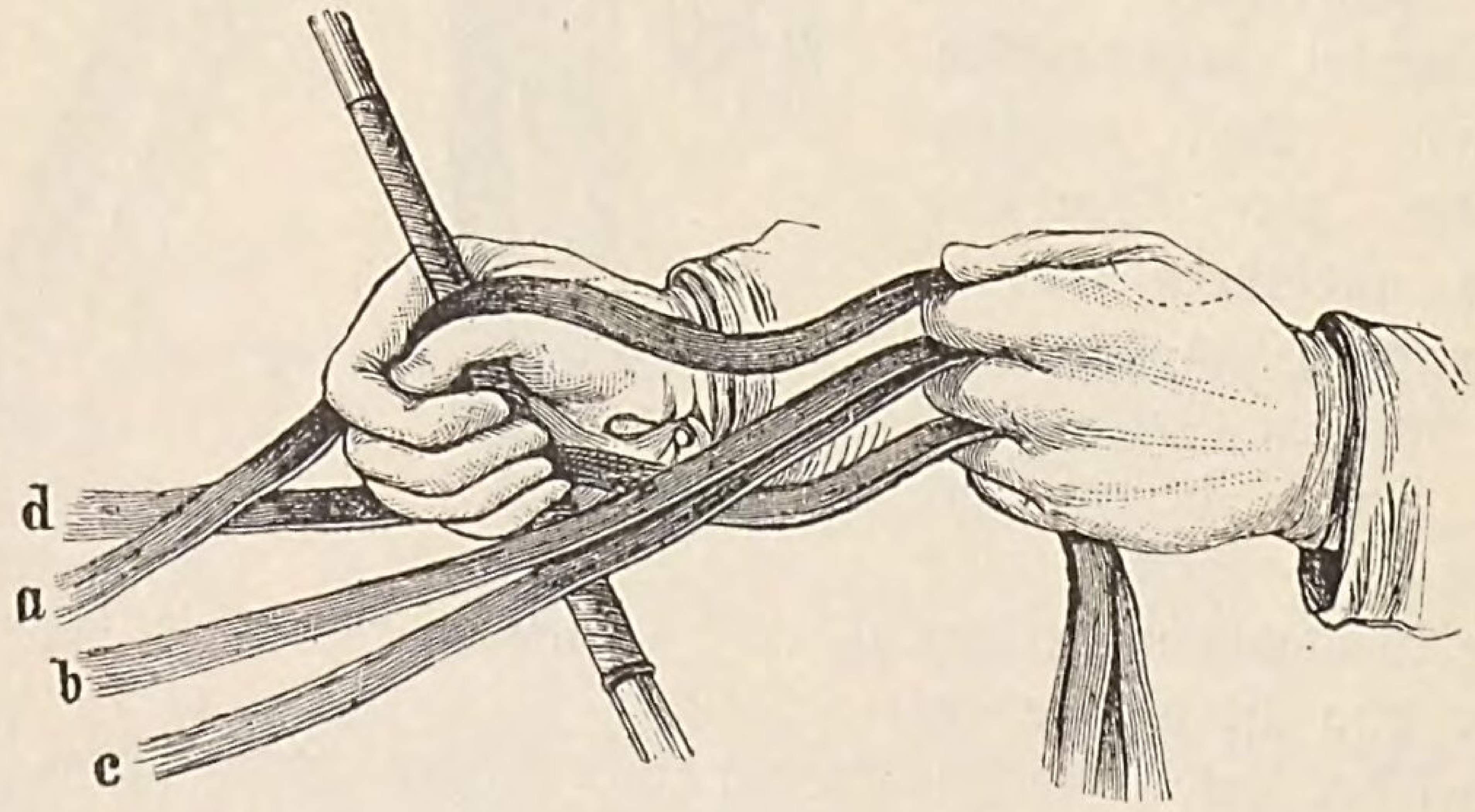


Fig. 70. Kreuzgriff bei Linkswendung.

Beim Verhalten und Pariren (s. Fig. 72) des Viergespanns (welches ruhig und ohne Rucke stattfinden muß) ergreift die rechte Hand beide Hinterzügel (c, d) von oben und zieht sie allmählich an, die linke Hand zwingt gleichzeitig durch Eindrehen der Faust die Vorderpferde zum Pariren. Hierbei werden oft Fehler gemacht; viele Fahrer fassen alle vier Zügel zur Parade, die Vorderpferde, welche nicht langsam folgen können, pariren plötzlich, während die Hinterpferde das schwere Gefährt nicht so schnell zum Stehen bringen können. Durch diese Parade wird gewöhnlich den Vorderpferden die Vorlegewage auf die Kruppe geworfen, wodurch dieselben erschreckt wieder anspringen und dem

Ganzen einen widerwärtigen Anblick verleihen. Alledem entgeht man bei einer vorschriftsmäßig ausgeführten Parade.

Ganz wie die Führung des Viergespanns ist die des Tandem, nur daß, wie schon früher erwähnt, die Zügel zwischen allen vier Fingern gehalten werden. (S. oben bei der französischen Zügelführung Fig. 67.) Obgleich beim

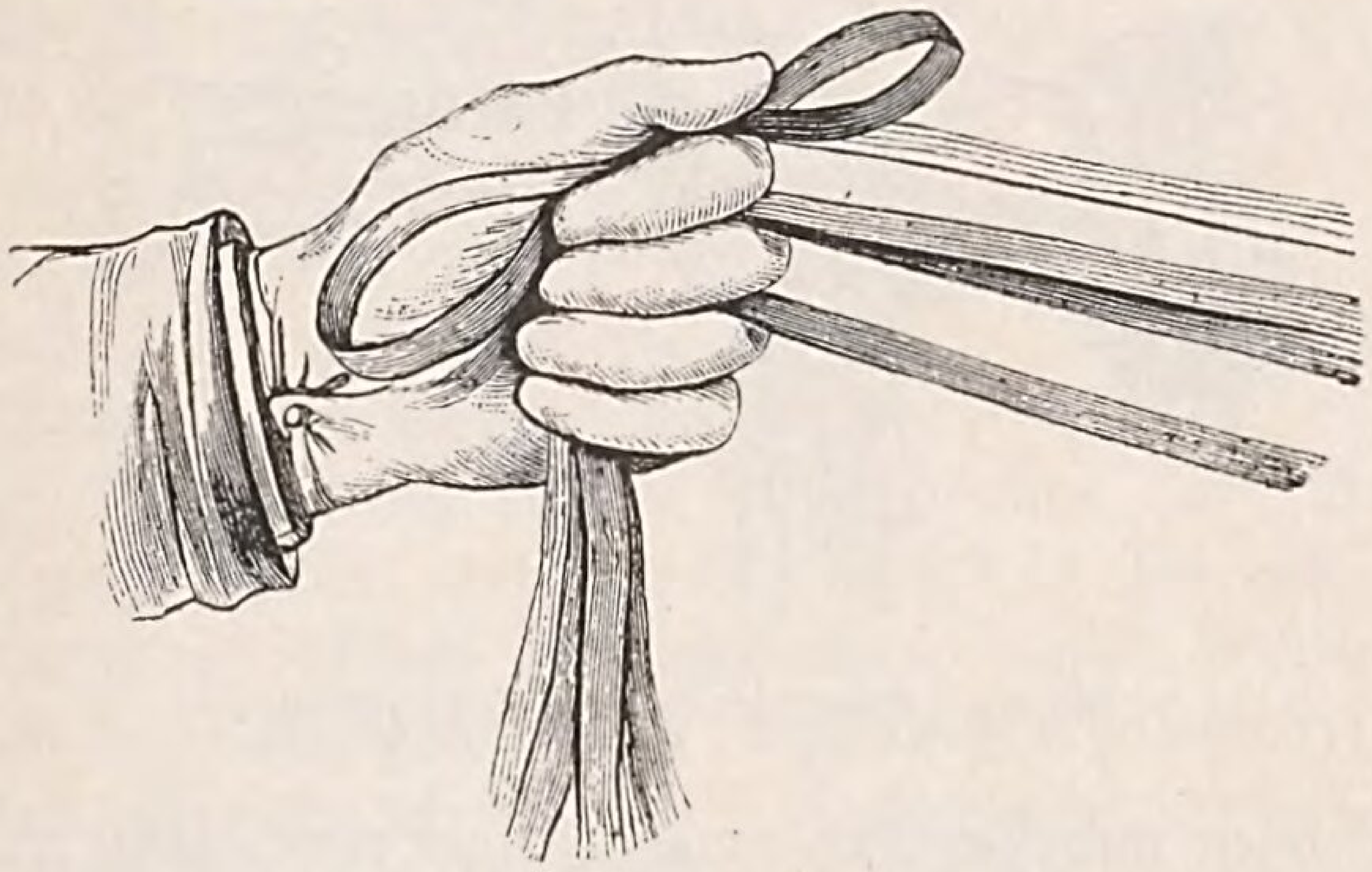


Fig. 71. Fahren bei der Linkswendung mit einer Hand.

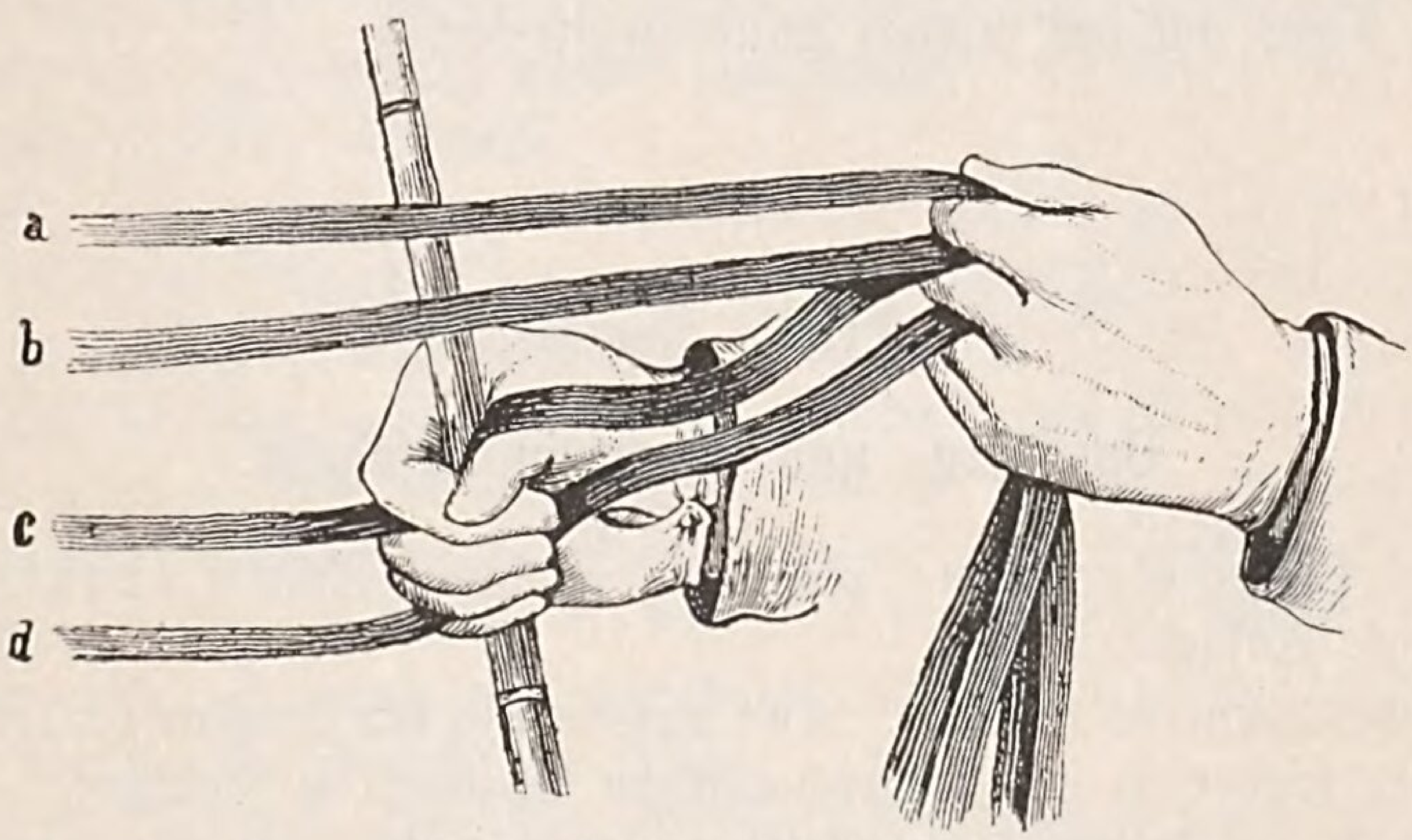


Fig. 72. Parade beim Viergespann.

Tandemfahren nur zwei Pferde zu lenken sind, erfordert dasselbe doch eine noch größere Geschicklichkeit als das Viergespann.

Die Zügelhaltung beim Sechsgespann (s. Fig. 73) erfordert noch weit mehr Geschicklichkeit und Gewandtheit als alle andern. Jedoch sind solche Sechserzüge höchst selten, da bei königlichen und fürstlichen Hoffahrten meist die Vorderpferde beritten gemacht werden. Nur bei großen Aufzügen und Corsofahrten kommen Sechserzüge, welche vom Bock aus gesteuert werden, vor. Die Zügelhaltung ist folgende:

der linke Vorderzügel (a) zwischen Zeigefinger und Daumen;
der rechte Vorderzügel (b) zwischen Zeige- und Mittelfinger;

der linke und der rechte Mittelzügel (c, d) ebenfalls zwischen Zeige- und Mittelfinger;
der linke und rechte Hinterzügel (e, f) zwischen dem Mittel- und vierten Finger.
Alle Griffe werden ebenso ausgeführt wie beim Viererzug.

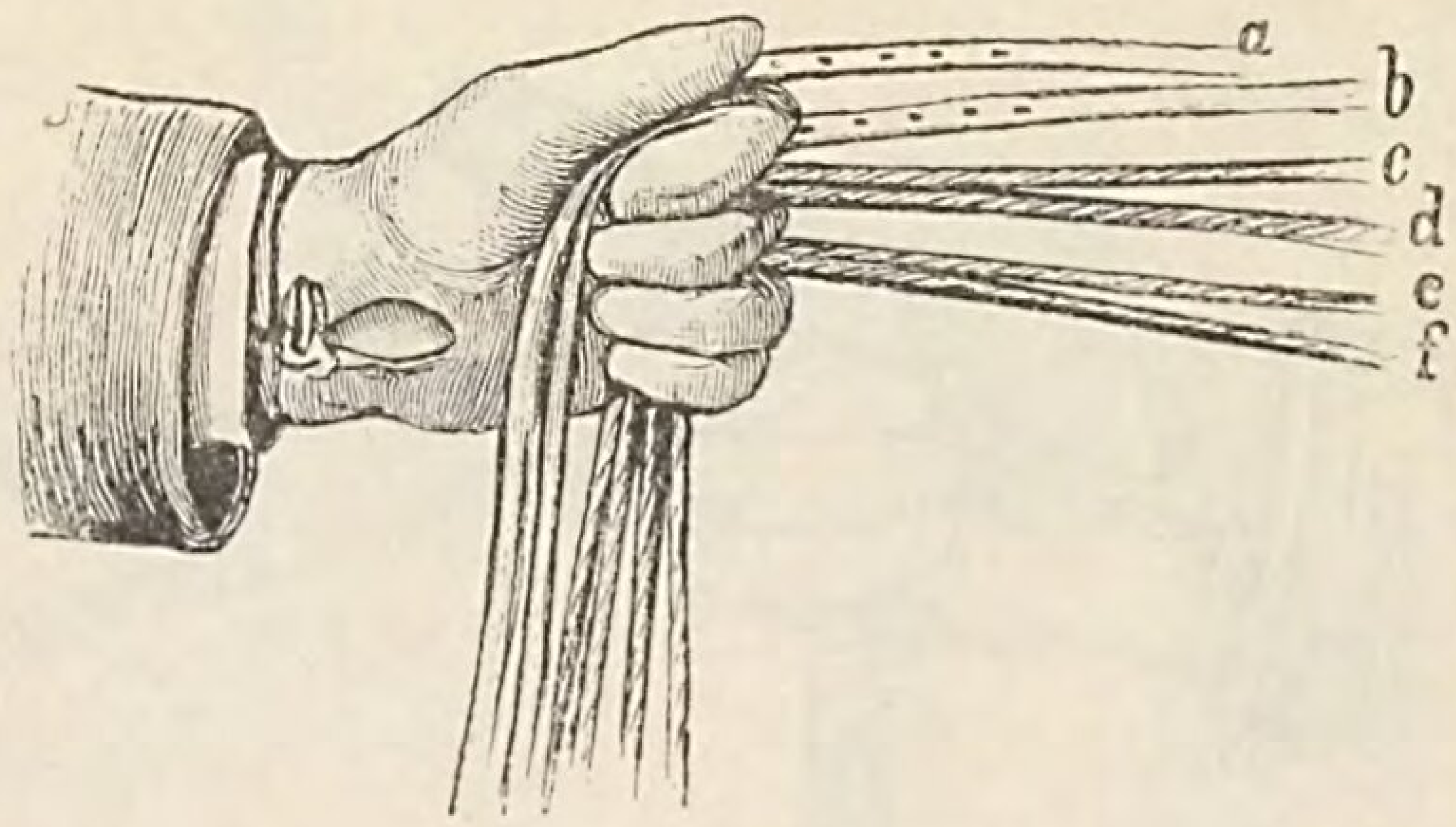


Fig. 73. Zügelführung beim Sechsgespann.

Das Verkürzen und Verlängern der Zügel muß, ganz wie beim Zweigespann, die rechte Hand übernehmen. Geschickte Fahrer verkürzen auch die Zügel ohne Hilfe der rechten Hand; jedoch rathe ich jedem nicht ganz sicheren Kutscher, lieber mit der rechten Hand zuzufassen.

Drittes Kapitel.

Das Ein- und Zweispännigfahren.

Zwei Pferde gleichmäßig, regelrecht, ruhig im Schritt anzufahren ist keine leichte Aufgabe.

Temperamentvolle Pferde, wenn dieselben in der Dressur verdorben sind, sind später schwer zu einem gleichmäßigen Anziehen zu bringen.

Sobald der Fahrer seinen Sitz eingenommen hat, ergreift er die Peitsche und läßt seine Pferde eine „gleichmäßige Anlehnung am Zügel" einnehmen. Unter „gleichmäßiger Anlehnung" versteht man eine Einwirkung des Gebisses, welche kein Vorwärts-, Seitwärts- oder Rückwärtstreten zuläßt; das Pferd muß „am Zügel stehen", das heißt: die Leinen dürfen nur soweit angespannt sein, als nöthig ist, um die Verbindung zwischen Maul und Hand zu erhalten. Das Pferd muß „sich beizäumen." Beizäumung heißt diejenige Heranziehung des Kopfes, bei welcher Hals und Genick vollständig „durchlässig" sind, den Anzügen der Hand weder Widerstand entgegensetzen noch ausweichen.

Statt des allein richtige am Zügel Stehens „des Pferdes" können vier verschiedene Unarten vorkommen, entweder nämlich liegt das Pferd „auf dem Zügel" oder „hinter" dem Zügel oder „über" dem Zügel oder „gegen" den Zügel. Diesen Fehlern können nur große Ruhe und eine weiche,

elastische Hand mit Erfolg begegnen, während harte Fäuste das Übel nur verschlimmern.

Sind die Pferde, während der Fahrer aufsteigt, sehr ungeduldig, so ist es rathsam, den Stallmann, wenn ein solcher vorhanden, vor den Pferden so lange stehen zu lassen, bis ihm der Fahrer das Zeichen giebt, hinwegzutreten. Ist kein Stallmann zur Verfügung, so stelle man die Pferde mit den Köpfen gegen die Wand.

Der Fahrer darf nicht gleich nach dem Aufsteigen anfahren, sondern muß noch eine Weile auf der Stelle halten; sonst sind die Pferde bei der nächsten Anspannung noch eben so unruhig, als vorher.

Sollen die Pferde nun antreten, so giebt der Fahrer ihnen den Anruf, ein lang anhaltendes, zischendes S—t! Dieser Ton muß allmählich anschwellen; hierdurch erzielt man ein gleichmäßiges Anziehen. Das Schnalzen mit der Zunge (der Zungenschlag) ist zu unterlassen, weil die durch diesen Ton aufgeschreckten Pferde ungleichmäßig vorwärts springen.

Bei Blutspferden (solchen von ungleichem Temperament) ist ein ruckweises Anziehen der Naturfehler. Bei trägeren Pferden hingegen muß durch die Peitsche dem Signal zum Anfahren vorgearbeitet werden.

Bei den ersten drei bis vier Schritten muß die Zügelhand etwas nachgeben, weil der Wagen noch stillsteht und die Faust nicht mit fortgetragen wird, wie beim Reiter; jedoch nur soviel, bis die Pferde angezogen haben, dann müssen dieselben sogleich wieder „versammelt" werden, so daß sie vollständige" Beizäumung" erhalten.

Pferde, welche heftig vorwärts stürmen, müssen mit Ruhe behandelt werden. Viele Fahrer begehen den großen Fehler, solche Pferde durch ruckweises Anziehen der Zügel zum Langsamgehen zwingen zu wollen; wenn sie auch beim zweiten Anziehen versagen, so werden in der Regel ein paar derbe Jagdhiebe dazu gegeben, daß die Thiere ganz verdutzt werden. Ein vernünftiger Fahrer hat dann monatelang zu arbeiten, bis er solche Pferde wieder zurecht gebracht hat. Lieber lasse man die Pferde anfangs etwas heftiger vorwärts gehen und bringe sie nach und nach durch allmähliche, langsame Zügelanzüge und begütigende Zurufe zur Ruhe.

Unter den Händen eines Fahrers, der die Pferde nicht mit der nöthigen Ruhe zu behandeln versteht, nehmen die Thiere allmählich ein aufgeregtes Wesen an. Beim Anspannen schon zeigen sie die größte Unruhe; soll die Fahrt beginnen, so steigert sich ihre Nervosität, sie trampeln hin und her, steigen oder werfen sich schließlich vor dem Wagen hin; sie werden, wie man zu sagen pflegt, „stätig".

Bei einem trägeren Pferde darf die Peitschenhilfe nicht in Strafe ausarten; die Peitsche darf nur durch eine streichende Bewegung am Schulterblatt das Pferd „versammeln" und langsam vorwärts treiben.

Fährt der Fahrer mit vier Leinen, so kann er, je nach Bedürfniß und Beschaffenheit des Maules, die Zügel wirken lassen, um auch hierdurch ein gleiches Anziehen hervorzubringen. — Während des Schrittfahrens müssen alle Zügel gleichmäßig, jedoch viel leichter als im Trabe, wirken. Beide

Pferde müssen eine gleichmäßige Kopfstellung, Haltung und Gangart haben (s. Fig. 74), namentlich darf die vom Trabe zum Schritt übergehende Gangart keine schläfrige und schleppende sein.

Pferde, welche „zappeln", müssen durch vieles Zureden und Caressiren zwischen Hand und Maul zum Schrittgehen angehalten werden.

Dieses Verfahren führt langsam und sicher zum Ziele, während Strafen das Übel nur noch verschlimmern. Dennoch giebt es Thiere, welche weder auf dem Pflaster resp. der Chaussee, noch im Sande Schritt gehen lernen. Oft läßt sich der Fehler durch lang anhaltende Trabtouren beseitigen, bei vielen ist dies jedoch ganz fruchtlos. Pferde, welche auf dem Pflaster oder

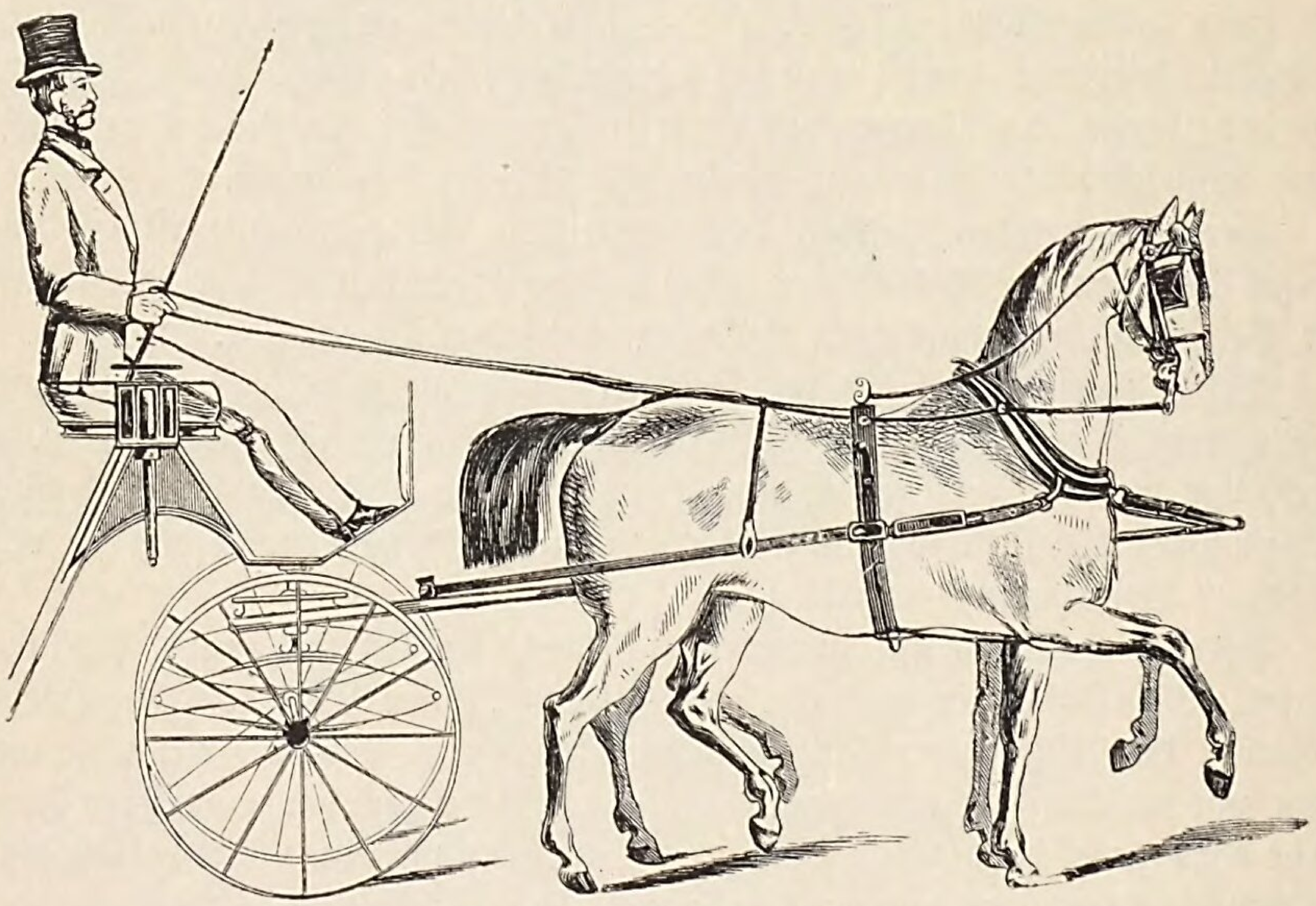


Fig. 74. Regelrechtes Fahren im Schritt.

der Chaussee Schritt gehen, aber im Sande „zappeln", sind keine heftigen, sondern schwächliche Thiere, welche gegen ihren stärkeren Genossen zurückbleiben.

Viertes Kapitel.

Das Fahren im Trabe.

Der Trab wird aus dem Schritt entwickelt, er ist eine verstärkte und schnellere Form desselben und die wichtigste Gangart des Wagenpferdes.

Die Vorbereitung zum Trabe besteht in strafferem Zügelanzug und im Ertönenlassen des Zischlautes. Das trägere Pferd muß gleichzeitig durch die Peitsche aufmerksam gemacht werden, so daß beide Pferde gleichzeitig und regelmäßig antraben.

Die Pferde müssen in gleichmäßiger Haltung und Gangart paradirend traben, sodaß bei gleicher Größe beider Thiere nur ein Hufschlag hörbar ist. Dies läßt sich aber nur durch ein ruhiges Mitteltempo bewerkstelligen. Viele Fahrer meinen, wenn sie sausend durch die Straßen fahren, allgemeinen Beifall von Laien und Fachmännern zu verdienen; aber bei solchem Tempo gehen die Pferde höchst unsicher, sie verlieren ihr ganzes Ansehen und der Fahrer büßt allen Einfluß auf sie ein. Wenn dann plötzlich, was in größeren Städten jeden Augenblick vorkommen kann, parirt werden soll, so erfolgt ein heftiger Zusammenstoß mit dem entgegenkommenden oder kreuzenden Gefährt; vielleicht stürzen beide Pferde zu Boden, was alles einen großen Schaden an Material zur Folge haben kann. Jeder denkende Fahrer wird deßhalb seine Pferde dauernd nur im Zustand der unbedingten Beizäumung am Zügel traben lassen (s. Fig. 75).

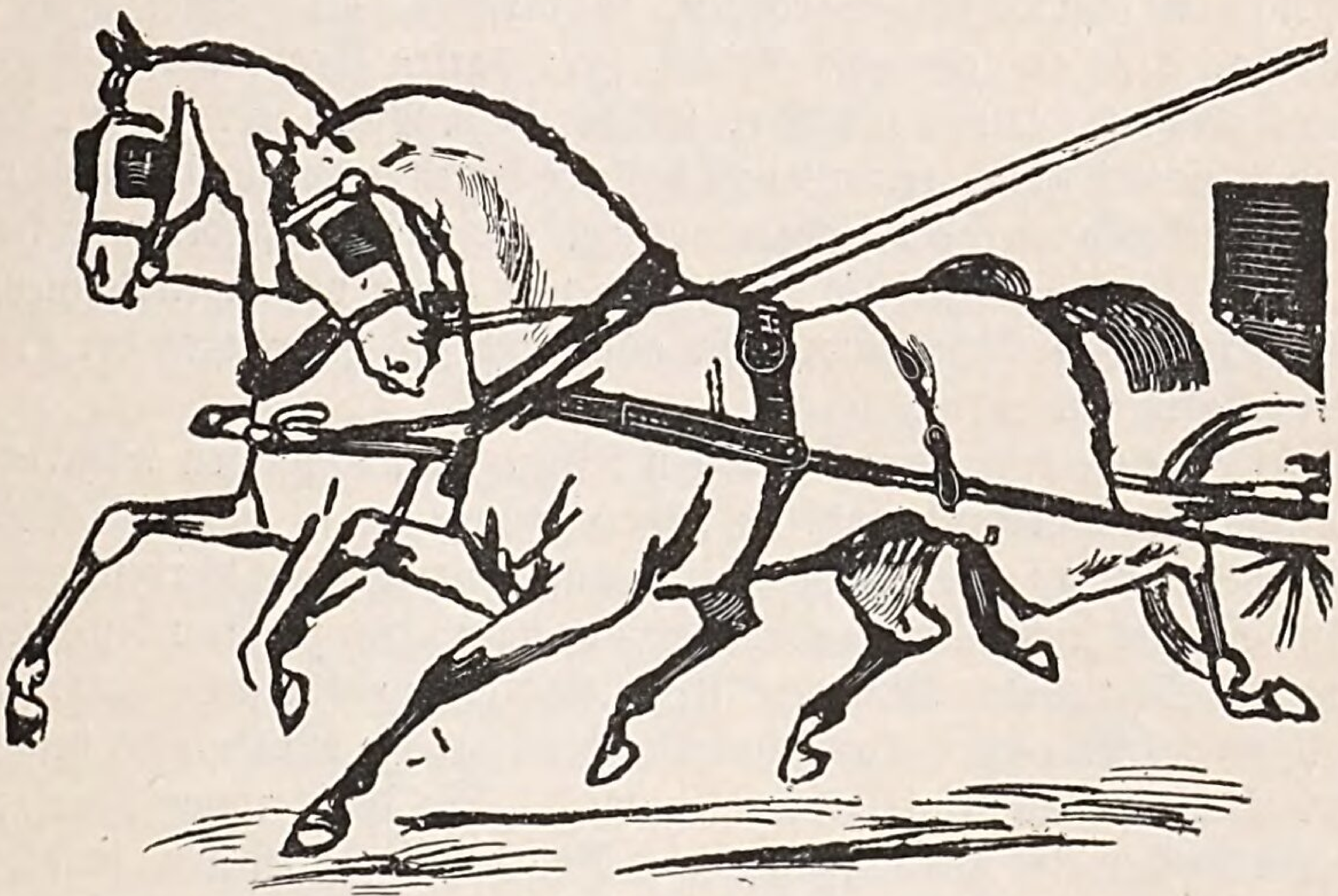


Fig. 75. Regelrechtes Fahren im Trabe.

Oft kommt es vor, daß ein Pferd sich „hinter den Zügel versteckt" und in Galopp fällt. Da der Fahrer jeden Tritt der Pferde in der Hand fühlt, so wird er sofort gewahr, was das Pferd im Sinne hat; er wird dasselbe also etwas „auswärts stellen" und durch eine sanfte Anlehnung der Peitsche die verschwundene Beizäumung wieder herzustellen suchen. Nur muß er das Pferd vor dem Galoppsprung auffangen und gleich von vornherein daran erinnern, daß er solche Gänge nicht duldet. — Pferde, welche von Anfang der Fahrt an galoppiren, ohne auch nur einmal in den regelrechten Trab zu fallen, sind schwer zu bessern. Mir ist nur ein solches Pferd vorgekommen; ich habe volle sechs Wochen nöthig gehabt, bis ich das Thier dahin brachte, daß es Trab ging. Ich hatte es mit allen ordentlichen Mitteln versucht, mit Trense und Candare, hatte das Trensengebiß auf die Candare festgebunden, auch Trense und Aufsatzzügel ganz weggelassen, aber alles vergeblich. Beim Fahren auf Trense legte der Gaul den Kopf auf

das Kummet und entzog sich jeder Zügelwirkung. Zuletzt setzte ich das Pferd stark auf und brachte noch einen Ausbindezügel an der äußeren Seite an, wodurch ich dem Thier eine Kopfstellung nach auswärts gab. Dies half schließlich, sodaß das Pferd nach Verlauf der sechs Wochen sicher die ganze Fahrt hindurch traben gelernt hatte. In so schwierigen Fällen hilft nur Nachdenken, Nachahmung nichts; nach dem Sprichwort: Ein jeder weiß wohl guten Rath, nur der nicht, der ihn nöthig hat — kann selbst Belehrung nichts nützen, nur eigne mühsame Erfahrung führt zum Ziele.

Viele Pferdebesitzer lassen ihre Pferde während der Fahrt zeitweise galoppiren, um ihnen den „Stallmuth" zu nehmen und sie sich ordentlich abarbeiten zu lassen. Das ist nicht zu empfehlen, da es nur bewirkt, daß die Pferde dann bei jeder Aufregung in Galopp fallen und schließlich Neigung bekommen, durchzugehen.

Sollen die Pferde sich abarbeiten, so verstärke der Fahrer lieber das Trabtempo, d. h. er gehe vom Mittel- zum starken Trabe über. Dies ist durchaus rathsam; wie der Reiter, welcher sein Pferd nur in der Bahn reitet und knebelt, dahin kommt, daß dasselbe keinen freien Jagdgalopp mehr gehen kann, ebenso wird der Fahrer, welcher mit seinen Pferden nur kurzen Paradetrab fährt, keine großen Leistungen von ihnen verlangen können. — Selbstverständlich ist diese Übung nur außerhalb des Gedränges der großen Stadt auszuführen.

Pferde, welche keine großen Touren leisten können, pflegen während der Fahrt „sich aneinanderzulegen" (sie „kleben zusammen"), sodaß die Peitsche oft nicht mehr helfen kann. Solche Pferde müssen umgespannt werden, andernfalls sind sie gar nicht mehr auseinanderzubringen. Ein zwischen den Pferden angebrachtes Stachelleder kann dem Übel nicht dauernd abhelfen. Das tägliche Umspannen des Pferdes hat auch den Vortheil, daß die Muskulatur in gleichmäßiger Weise in Anspruch genommen wird. Die Umspannung darf nicht verschoben werden, bis Verbiegungen und Unarten dazu zwingen, sondern sie ist gerade dann vorzunehmen, wenn die Pferde bei einseitiger Anspannung recht gut gehen, damit nun auch auf der andern Seite das gleiche Ergebniß erzielt wird. Diesem sehr anzurathenden Verfahren gegenüber herrscht leider noch immer der alte Brauch vor, das größere oder corpulentere Pferd rechts zu spannen.

Jeder Fahrer muß darauf achten, daß sich seine Pferde während der Fahrt im Gleichgewicht, in freier und doch gemessener Haltung darstellen. Während der Reiter durch Schenkel und Sporen jede Spannung, jedes eigenwillige Streifen der Gelenke des Pferdes in eine nachgebende, sich freiwillig in die Haltung findende Stellung verwandelt, muß der Fahrer durch die Peitsche dieses Gleichgewicht herzustellen suchen.

„Unbedingte Beizäumung", „freiwillig richtige Haltung" und „wohlgeregelte Thätigkeit der Hinterhand" sind die drei Eigenschaften, welche der Fahrer seinem Pferde anzuerziehen hat.

Fünftes Kapitel.

Das Fahren der Wendungen.

Während der Fahrer auf gerader Linie seine Kunst entwickelt, muß er beim Fahren der Wendungen seine Geschicklichkeit zeigen.

Die bei correcten Wendungen vorkommenden Zügelgriffe sind schon vorher (im zweiten Kapitel) beschrieben worden; hier sollen noch einige praktische Rathschläge gegeben werden.

Alle Wendungen müssen in einer Verkürzung der Gangart ausgeführt werden. Die Pferde mit demselben Tempo, welches sie auf gerader Linie innehatten, auch in der Wendung zu fahren, ist nicht allein in der Stadt polizeilich verboten, sondern giebt auch Veranlassung zu Unfällen aller Art.

Will der Fahrer um eine Ecke fahren oder sein Gefährt wenden, so muß er wenigstens 12—15 Schritte vorher die Pferde „versammeln" und das Tempo verkürzen, um durch gleichzeitiges Einwirken der Zügelfaust mit dem inneren Zügel auf die Wendung vorzubereiten. Ehe der Fahrer die Wendung ausführt, wirft er noch einen schnellen Blick vorwärts-seitwärts resp. rückwärts-seitwärts, um sich zu überzeugen, ob die Bahn frei ist.

Beide Pferde müssen mit gerader Kopfstellung in die Wendung hineingehen; die Steuerhand hält den äußern Zügel zurück, bis die Wendung erfolgen soll. Unterläßt der Fahrer diese Vorbereitung, so wird die Wendung zu klein, er läuft Gefahr mit dem inneren Hinterrad an den Prellstein anzufahren und entgegenkommenden Fuhrwerken den Weg zu verlegen.

Will der Fahrer eine Wendung nach links ausführen, so greift die rechte Hand über die linke hinweg und zieht die beiden inneren Zügel an. (S. Fig. 64). Die Wendung nach links ist weit schwieriger, als die nach rechts, hauptsächlich in großen Städten, weil viele Pferde diese Wendung zu kurz machen; das innere Pferd läßt sich „eindrehen", es zieht den Wagen nicht durch. Weiß der Fahrer, daß er es mit einem solchen Pferde zu thun hat, so muß die Peitsche nachhelfen, um die Viertel-Volte richtig ausfahren zu können, vorausgesetzt, daß kein seitwärts- oder entgegenkommendes Fuhrwerk ihn daran hindert; ebenso muß die Peitsche rechtzeitig nachhelfen, wenn das äußere Pferd zurückbleibt.

Hat sich der Fahrer erst die Fertigkeit erworben, seine Pferde in der Wendung mit einer Hand zu fahren, so ist es ihm ein Leichtes, jedes Pferd durch die Hilfe der Peitsche zu unterstützen.

Zur Übung in dieser Fertigkeit ist dem Fahrer zu empfehlen, seine Pferde auf einem freien Platz mit nicht zu hartem Boden allein zu fahren. Die umstehenden Zeichnungen (s. Fig. 76) geben die hierbei auszuführenden Volten an und sind der Reihe nach correct durchzufahren. Ist der Fahrer soweit ausgebildet, daß er alle Volten und Kehrtwendungen sicher fahren kann, so kann er an die Ausführung der Achte gehen, der schwierigsten Aufgabe der Fahrschule.

Das Ein- und Ausfahren durch Thorwege und Portale.

Ist zum erstenmal ein Thorweg zu passiren, so muß im Schritt gefahren werden, damit die Pferde erst mit allen Eindrücken, die sie schrecken könnten, bekannt gemacht werden.

Will der Fahrer in einen Thorweg einbiegen, so muß die Wendung so groß gefahren werden, daß, wenn die Pferde mit ihren Vorderfüßen eintreten, der Wagen sich in gerader Richtung auf das Thor zu bewegt. Die Deichsel muß genau die Mitte halten und nicht nach links oder rechts gesteuert werden. Es ist ganz uncorrect, wenn Fahrer, nachdem sie den Vorderwagen hineingesteuert haben, sich erst nach den Hinterrädern umsehen, ob dieselben auch nicht an irgend einem Thorflügel hängen bleiben; durch diese Zurückbiegung werden die Zügel verzogen, und der Wagen fährt sich nun erst recht fest. Bei jeder Wendung müssen die Augen stets nach vorn gerichtet sein, der Hinterwagen folgt von selbst. Jeder Fahrer muß wissen, auch ohne sich umzusehen, welchen Bogen sein Hinterwagen macht.

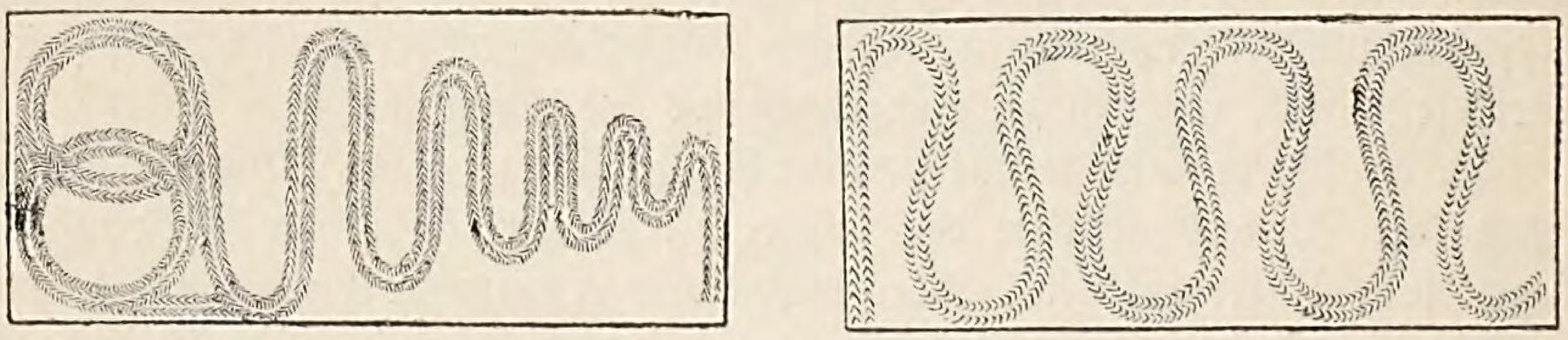


Fig. 76. Volten und Achten.

Hat der Fahrer die nöthige Sicherheit erlangt, so wird er alle, auch die schwierigen Passagen im Trabe durchfahren, ohne mit dem Wagen hängen zu bleiben.

Sechstes Kapitel.

Das Halten und Stillstehen.

Bei dem Vorfahren und Pariren vor Hauseingängen muß ebenfalls mit der gehörigen Besonnenheit zu Werke gegangen werden.

Will der Fahrer sein Gefährt zum Stehen bringen, so muß er wenigstens 10—12 Schritt vorher seine Pferde „versammeln“. Die letzten beiden Tritte müssen im Schritt gefahren werden. Die rechte Hand greift die Zügel zwei Hände breit vor der linken und zieht sie allmählich gleichzeitig wirkend an. Der linke Ellbogen darf keineswegs zurückgezogen werden; noch schlechter sieht es aus, wenn Fahrer den Oberkörper ganz nach hinten biegen und die Zügel bis an die Ohren ziehen. Die Hand muß durchaus in der gewöhnlichen Stellung bleiben. Eine große Hilfe gewährt es dem Fahrer, wenn er die Pferde durch einen leisen Pfiff oder den Anruf Oho! vorbereiten kann.

Alle scharfen Paraden sind wegen der großen Gefahr, mit welcher sie verbunden sind, zu vermeiden; die Pferde werden dabei gänzlich zu Boden gerissen, wodurch die hinteren Gliedmaßen leiden; auch das Geschirr (Aufhalter u. s. w.) kann zu Schaden kommen, und die Insassen des Wagens sind unangenehmen Stößen ausgesetzt.

Pferde, welche sich bei der leisesten Bewegung von Seiten des Fahrers sofort in den Aufhalter legen, sodaß derselbe zu reißen droht, müssen durch die Peitsche über die Unrichtigkeit dieses Parirens belehrt werden. Wenn das sanfte Vortreiben nichts hilft, so muß der Fahrer, sobald die Insassen des Wagens ausgestiegen sind, dem Pferde eine gründliche Strafe ertheilen.

Bei dem Vorfahren vor Häusern muß die Thür des Wagens sich gerade vor der Hausthür befinden; der Wagen muß etwas über einen Fuß von der Bordschwelle entfernt sein.

Ist das Gefährt zum Stillstehen gebracht, so müssen die Pferde eine correcte Stellung gleichmäßig auf allen vier Beinen einnehmen. Jedoch ist alles übereifrige Stallmeistern an den Thieren zu vermeiden, denselben vielmehr nun Ruhe zu gönnen, daß sie ihre angestrengten Halsmuskeln dehnen können. Die Zügel müssen ganz lose anstehen, die Peitsche wird auf den rechten Oberschenkel gestützt.

Bei rauher oder nasser Witterung müssen die Pferde während längerer Wartepausen auf- und abgefahren werden, damit sie sich nicht erkälten; wird längere Zeit gehalten, so sind die Thiere mit einer unter dem Sitz oder im Bockkasten zusammengelegt bereitgehaltenen Decke zu versehen; wie denn ein Sprichwort der Araber, dieser großen Pferdefreunde, sagt: „Bedecke dein Pferd, denn die Kälte des Sommers ist schärfer als ein Säbelhieb!" Luxuspferden, die nur kurze Strecken laufen, legt man während der Fahrt Schabracken oder große Fahrdecken auf — ein bedenklicher Gebrauch, da die Pferde dadurch nur noch mehr dem Schwitzen und der Erkältung ausgesetzt werden. Auch wasserdichte Decken, welche keine Ausdünstung zulassen, sind schädlich.

Dauert die Haltezeit über eine halbe Stunde, so ist es rathsam, den Pferden durch Aushaken der Auffatzzügel eine Erleichterung zu verschaffen; nur muß der Fahrer alsdann Acht geben, daß sie sich nicht an der Deichsel reiben. Soll weiter gefahren werden, so ist es ja für einen gewandten Fahrer das Werk eines Augenblicks, sein Gefährt wieder flott zu machen. Jedoch darf er hierbei auch nicht zu heftig sein, damit die Pferde nicht unruhig werden, wodurch das Einsteigen erschwert wird.

Ruhige Haltung der Pferde beim Ein- und Aussteigen ist überhaupt ein wichtiger Theil ihrer Schulung.

Siebentes Kapitel.

Das Vierspännigfahren.

Einen Viererzug so paradirend und elegant zu steuern, wie ein Zweigespann, ist unmöglich; die Wirkung auf jedes einzelne Pferd zu gleicher Zeit ist hier ausgeschlossen. So bestätigt sich das eingangs der 3. Abtheilung des 1. Kap. angeführte Wort, daß „Zweispännigfahren eine Kunst, Vierspännigfahren ein Handwerk“ sei.

Die Pferde eines guten Viergespanns müssen im Temperament gleich angelegt sein; die Stangenpferde müssen etwas größer und stärker sein, als die Vorderpferde. Eine Anforderung der feineren Eleganz ist, daß alle vier Pferde in Farbe und Abzeichen gleich sind.

Das Vierspännigfahren scheint mehr und mehr außer Gebrauch zu kommen: man betrachtet es häufig als einen überflüssigen Luxus. Dem gegenüber muß betont werden, daß es für die Ausbildung des Fahrers, für die Vollendung seiner Kunst geradezu eine Nothwendigkeit ist.

Das Anfahren ist beim Viererzug schwerer als beim Ein- und Zweigespann. Viele Fahrer meinen, die Vorderpferde zuerst antreten lassen zu müssen; andere wieder lassen die Stangenpferde anziehen. Beides ist nicht richtig. Ziehen die Vorderpferde zuerst an, so geschieht dies immer auf Kosten der Geschirre; setzen die Stangenpferde zuerst den Wagen in Bewegung, so wird den Vorderpferden die Wage gegen die Lenden gestoßen, was, zumal bei Stuten, sehr schlimme Folgen haben kann. Das Richtige ist, daß alle vier Pferde gleichmäßig und zu gleicher Zeit in den Strängen antreten.

Die Zügelregulirung kann erst nach dem Antreten der Pferde richtig erfolgen; die Zügel von vornherein schon ganz kurz zu fassen, bleibt ein Fehler.

Das Fahren der Wendungen beim Viergespann (s. Fig. 77) ist nicht leicht.

Man beobachte die musterhaften Leistungen der reitenden Artillerie; mit größter Leichtigkeit werden hier die schwierigsten Wendungen in jeder Gangart ausgeführt. Daher werden Leute, die bei der reitenden Artillerie gedient haben, meist sehr tüchtige Kutscher.

Zu Übungen in den Viererzug-Wendungen dient wiederum am besten ein freier, sandiger Platz; hier sieht der Aspirant seine Fehler an der Wagenspur, jeder falsche Huftritt hinterläßt im Boden seinen Abdruck.

Beim Fahren auf gerader Linie (s. Figur 78) müssen alle vier Pferde gleichmäßig ziehen; bei der Parade und beim Bergabfahren hingegen haben die Stangenpferde, bei der größeren und schnelleren Gangart und bei allen Wendungen die Vorderpferde die Hauptarbeit zu verrichten.

In der Regel sind die Stangenpferde träge und suchen sich, auch wenn die Stränge straff sind, der Arbeit zu entziehen; sie ziehen meist nur halb so viel als die Vorderpferde.

Das Fahren bergab ist beim Viergespann besonders schwierig. Die Stangenpferde, welche den ganzen Wagen halten müssen, werden auf eine

harte Probe gestellt, vorzüglich wo der „Umgang“ fehlt. Es ist rathsam, beim Bergabfahren keinen zu starken Trab zu fahren; die Vorderpferde müssen gänzlich außer Thätigkeit sein, jedoch nicht so träge gehen, daß die Wage

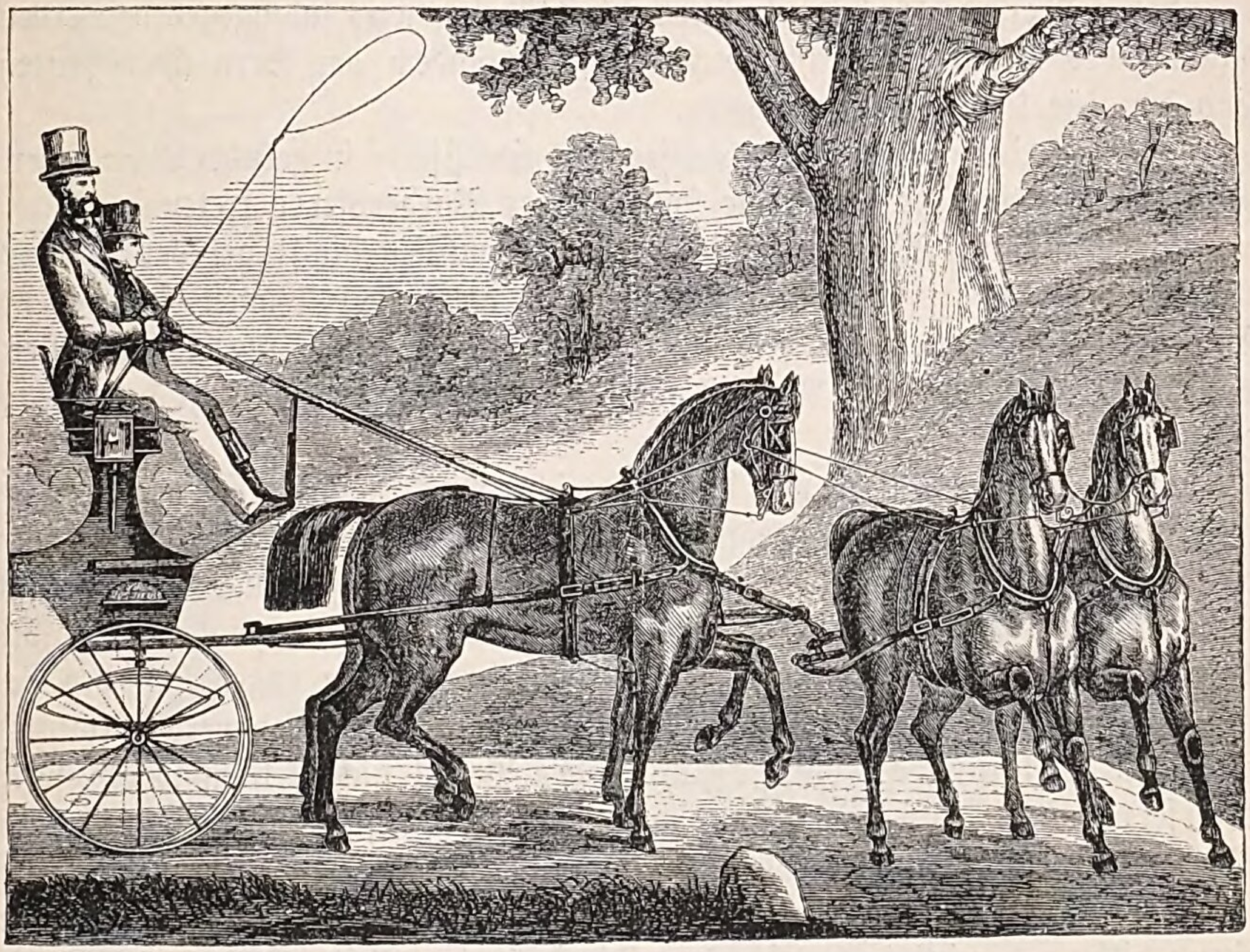


Fig. 77. Regelrechtes Viergespann in der Rechtswendung.

ihre Lenden berührt. Auf Chausseen muß stets der Sommerweg benutzt werden, damit der Wagen nicht zu sehr ins Rollen kommt. Die Deichsel wird sich

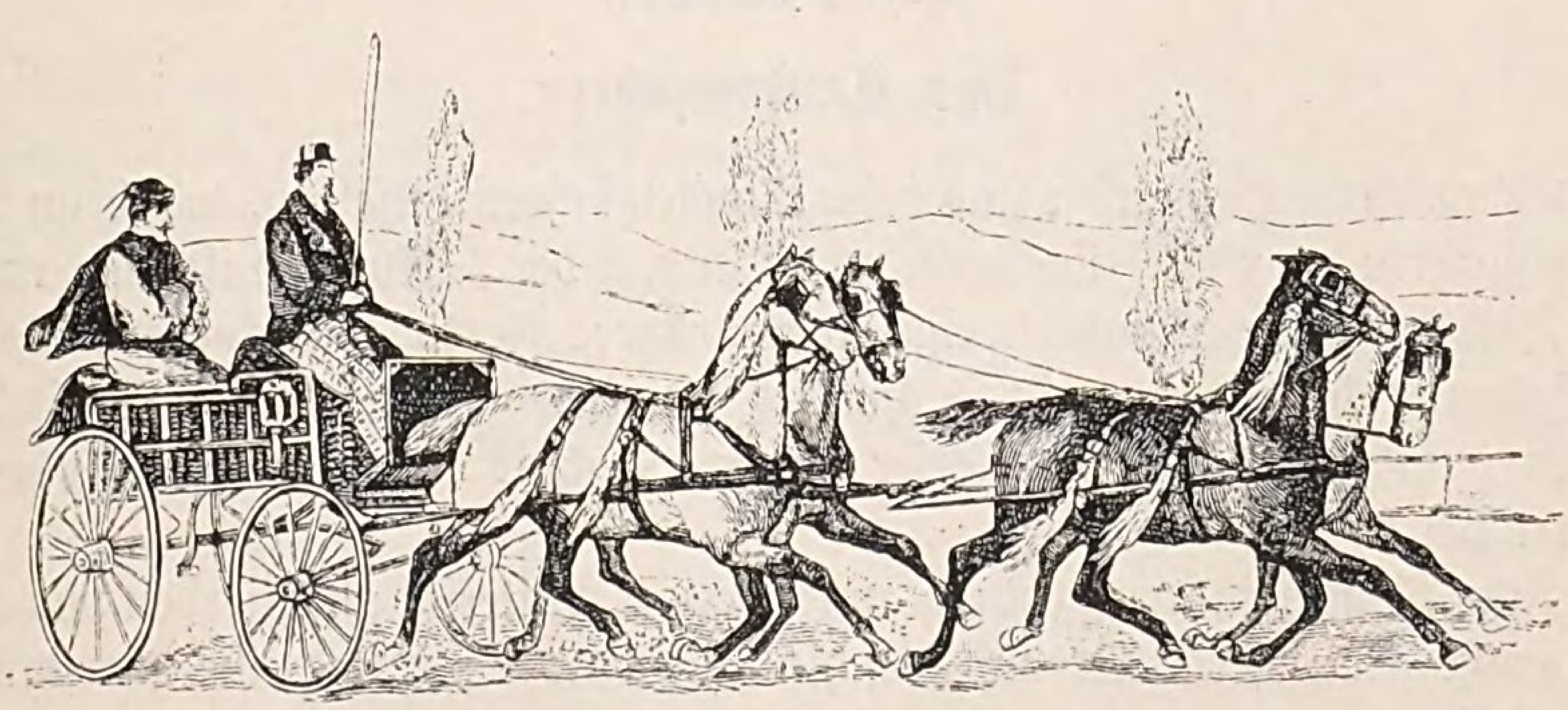


Fig. 78. Regelrechtes Viergespann in gerader Linie.

langsam heben und in gerader Richtung vorwärtssteuern, solang die Stangenpferde gleichmäßig pariren. Pferde, welche zu heftig oder zu wenig pariren, müssen mit der Peitsche dazu bewogen werden, ihre Schuldigkeit zu thun.

Die Parade auf der Stelle in der Stadt erfordert nicht minder Geschicklichkeit. Alle Pferde müssen gleichmäßig langsam treten und nach der Parade regelrecht in den Strängen stehen; es sieht sehr häßlich aus, wenn die Stränge schlaff herabhängen.

Beim Bergauffahren müssen die Zügel etwas nachgegeben werden, damit jedes Pferd sich recht strecken kann; nachdem der Berg überschritten, sind die Zügel wieder anzunehmen.

Während der ganzen Fahrt müssen alle vier Pferde in gerader Linie gehen; die Stangenpferde müssen in die Hufspur der Vorderpferde treten.

Bei plötzlichen Wendungen in der Stadt müssen die Zügel der Vorder- und Hinterpferde zugleich ergriffen werden, damit der Wagen sogleich die Biegung macht; jedoch ist dies nur ein Nothgriff. Bei regelrechten Wendungen (s. Kap. 2 der 3. Abthlg) muß sich der Fahrer unbedingt des Kreuzgriffes bedienen.

Ein tollkühner Fahrer war der ungarische Graf Sandor. Seine Treppenfahrt in Ofen mit Viererzug zeigt das Titelblatt. Mit seinem Sechserzug fuhr er trotz polizeilichen Verbots über die kaum zugefrorene Donau, welche sich unheimlich unter ihm bog. Als ihm die Comitatsbehörde verboten hatte, mit dem Sechserzug zu fahren, kam er mit demselben in den engen Hof des Comitatshauses (auf welchem kaum mit zwei Pferden gewendet werden konnte), gab seine Erklärung ab, daß er sich an den Befehl nicht kehren werde, wendete seine Pferde „auf dem Teller", wie man zu sagen pflegt, und jagte davon. Mit seinen vier ausgezeichneten Schimmelhengsten fuhr er alle nur erdenklichen Wendungen. Die von diesem Künstler ausgeführten Wagstücke sind in einem Album vereinigt, welches den Titel führt: „Reit-, Fahr- und Jagdereignisse aus dem Leben des Grafen Moritz Sandor"; dasselbe ist jedoch leider nicht käuflich.

Achtes Kapitel.

Das Tandemfahren.

Sämmtliche Handgriffe sind beim Tandemfahren dieselben, wie beim Vierspännigfahren, nur die Zügelhaltung (s. Kap. 2 der 3. Abthlg.) ist eine andere.

Daß das Tandemfahren eine noch größere Fertigkeit erfordert, als das Vierspännigfahren, wird kein Fachmann bestreiten. Die folgende Darstellung in Wort und Bild soll den Leser in der Technik dieser schönen Fahrweise unterrichten.*)

Zum Tandemfahren gehören außer gutem Material an Pferden vor allem eine große Fingerfertigkeit und Geschicklichkeit der Hand und eine unerschütterliche Geistesgegenwart.

Die Pferde müssen sehr sicher auf den Füßen, lebhaften, jedoch nicht zu heftigen Temperaments und dürfen durchaus nicht scheu sein. Sie müssen

*) Siehe auch meinen Aufsatz: „Das Tandemfahren" in dem dritten Jahrgang der Zeitschrift: Das Pferd (Dresden, Friese u. von Puttkamer).

durch eine gründliche Dressur vorbereitet werden. Pferde, welche nur einspännig gefahren sind, eignen sich meist besser als Zweispänner, die gewöhnlich „kleben" und von denen bei Tandemanspannung das vordere sich nach dem hinteren umsieht. Einspännig gefahrene Pferde kümmern sich weniger um ihren vor- oder hinterher trabenden Genossen. Hat man jedoch Zweispänner, so ist die Dressur folgende.

Man macht dem Vorderpferde ein leichtes Strickgeschirr und befestigt die Stränge desselben am Sattelgurt des Hinterpferdes; auf dieses setzt sich der Fahrer und schult die Thiere, ohne Wagen auf einem freien Sandplatz, bis ihnen das „Kleben" verleidet wird.

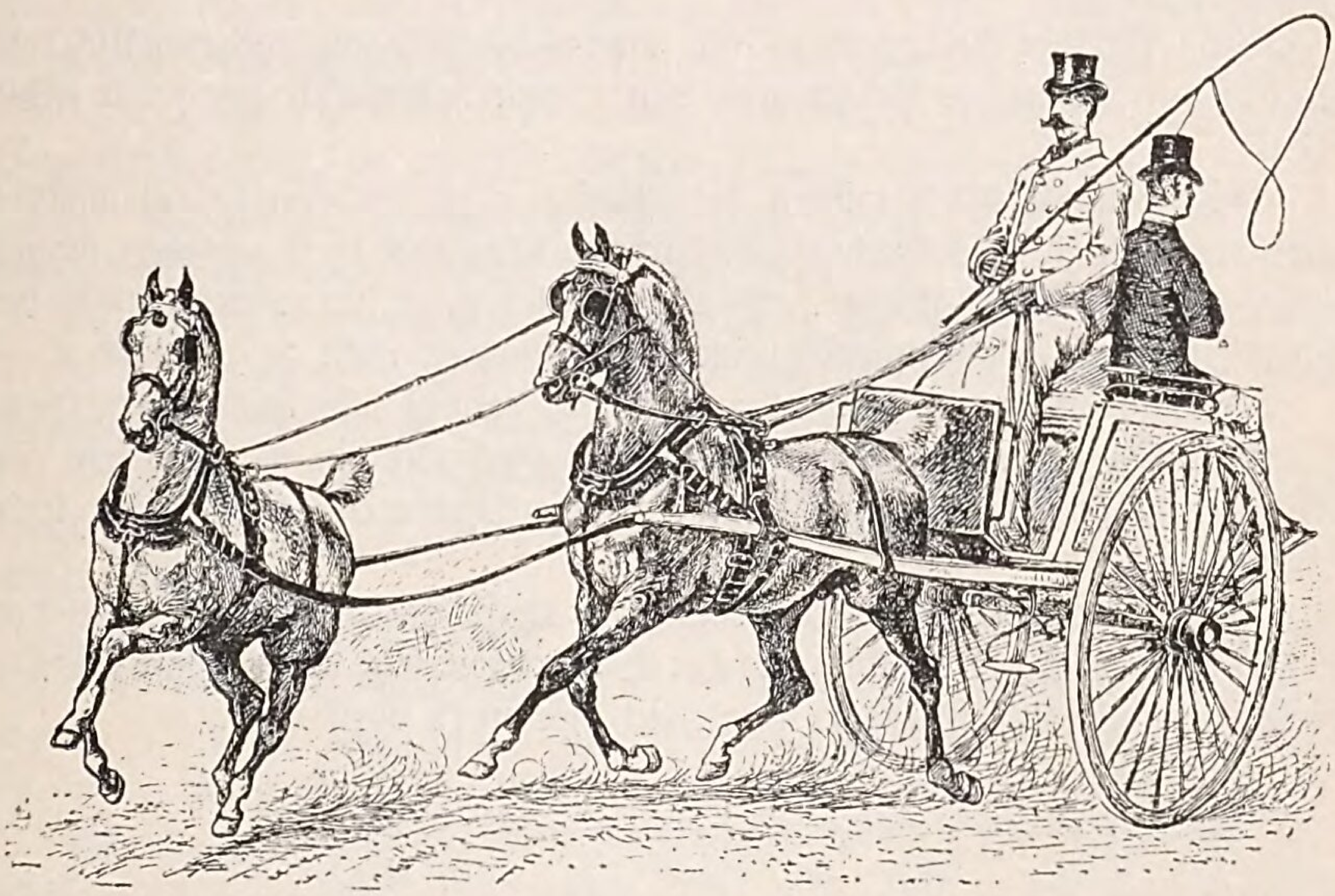


Fig. 80. Tandemfahren.

Zwar habe ich Pferde, welche nie einspännig, geschweige denn im Tandem gefahren waren, ohne jede Vorübung zum Tandem eingespannt, und sie gingen, wenn auch nicht ganz sicher, so doch zur leidlichen Zufriedenheit. Das dürfte jedoch nicht jedem Fahrer gelingen.

Die Anschirrung (s. Fig. 80) muß correct sein; besonders das Gabelpferd muß fest eingespannt sein. Das Hinterzeug, welches sehr gute Dienste leistet, darf weder zu fest, noch zu lose geschnallt sein. Der Kammdeckel muß aus einem kleinen Tragsattel bestehen. Die Gabel darf nicht in den Scheerbaumträger fest eingeschnallt werden, sondern muß sich in einer starken Lederschlaufe auf und ab bewegen. Dies ist dringend nothwendig, sonst fühlen die Insassen des Wagens jeden Tritt des Pferdes. — Das Spitzenpferd muß etwas länger, als im Viergespann üblich, gehen. Die Stränge werden so wie aus der Zeichnung ersichtlich am Scheerbaum befestigt und durch zwei Strangträger, welche von der Kummetöse ausgehen, getragen; das übrige übernimmt der Rückriemen. Viele Fahrer befestigen das Spitzenpferd am

Kummet des Gabelpferdes. Ich ziehe jedoch die erstere Anspannung vor. Das Spitzenpferd muß gleichfalls mit Kammdeckel, Schwanzriemen und Strangträger versehen sein, um das Geschirr in der richtigen Lage zu erhalten. Eine große Hilfe gewährt es dem Fahrer, wenn das Gabelpferd mit Aufsatzzügel versehen ist. Das Spitzenpferd kann ohne Aufsatzzügel gehen. Die Einschnallung ist dieselbe wie beim Viererzug.

Die Wendungen sind schwierig und müssen mit der größten Vorsicht ausgeführt werden, damit das Gabelpferd nicht umgerissen wird. Eine Verkürzung vor der Wendung ist dringend nothwendig, und zwar muß dieselbe wenigstens 12 Schritt vorher eintreten. (Fig. 80 zeigt eine correct gefahrene Wendung.)

Beim Fahren auf gerader Linie muß das Gespann auch wirklich eine gerade Linie bilden, der Fahrer muß von seinem hohen Sitz aus jeden Fehler sehen.

Beim Schrittfahren müssen die Pferde, ohne zu tänzeln, gleichmäßig vorwärtsschreiten. Das Spitzenpferd darf sich nicht nach links umsehen, sondern muß fest, „am Zügel stehen". Pferde, welche sich „hinter den Zügel verstecken", sind als Spitzenpferde beim Tandemfahren nicht zu verwenden.

Der Übergang vom Schritt zum Trabe erfolgt wie beim Viergespann.

Das Tempo in den Straßen der Stadt darf nur ein mäßiges sein; auf Chausseen und freien Plätzen kann man die Pferde etwas lebhafter treten lassen.

Man gebraucht beim Tandemfahren meist zweirädrige Wagen (Dogcarts), welche bei der Ausführung der Wendungen sehr vortheilhaft sind: ein Hinterrad, welches festhängen könnte, ist hier nicht vorhanden.

Neuntes Kapitel.

Allgemeine Regeln beim Fahren in großen Städten.

„Der Fahrer in der Stadt steht mit einem Fuß auf dem Wagen, mit dem andern vor dem Amtsanwalt."

Das Fahren in der großen Stadt ist von dem Fahren auf dem Lande wesentlich verschieden durch die Schwierigkeiten, die der großstädtische Verkehr mit sich bringt. Ausweichen und Pariren ist zuweilen bei der Fahrt durch eine Straße öfter nöthig, als auf dem Lande die ganze Woche hindurch. — Eine besondere Schwierigkeit liegt in der Glätte des großstädtischen Asphaltpflasters.

Der Fahrer muß unter diesen Umständen die größte Umsicht und Kaltblütigkeit beobachten, und die Pferde müssen an seine Führung gewöhnt sein. Eine leichte Hand ist ein Haupterforderniß, denn in der Stadt werden die Pferde leicht „hart", und hat sich ein Pferd erst festgebissen, so sind Fahrer und Fuhrwerk großer Gefahr ausgesetzt.

Vor allem ist eine feste, straffe Anspannung nothwendig. Die bewegliche Wage ist in der Stadt nicht zweckmäßig, vielmehr muß die feststehende Wage gebraucht werden.

Das Fahrtempo muß ein ruhiges sein; nur in freien Straßen kann zu einem mittleren Tempo übergegangen werden. Bei diesem produciren sich die Pferde am besten, ihre Haltung bleibt eine elegante und parademäßige, während im starken Trabe die Pferde die edle Haltung gänzlich einbüßen.

Stets muß die rechte Seite gehalten werden. Fährt das vorausrollende Fuhrwerk zu langsam, so kann der Fahrer in einem flotten Tempo vorbeifahren; er muß jedoch vorher nach dem Augenmaß genau berechnen, ob der Raum dies erlaubt und andernfalls das Manöver lieber aufschieben, bis die geeigneten Bedingungen vorhanden sind. Bei großen Aufzügen, Leichenconducten u. dgl. muß der Fahrer, will er nicht so lange warten, eine nahegelegene Parallelstraße benutzen, um den Zug zu überholen.

An Straßenkreuzungspunkten muß das Tempo verkürzt werden, um Zusammenstößen und Unfällen möglichst vorzubeugen.

Bei Bahnüber- und unterführungen muß der Fahrer die Pferde, ohne sie zu beunruhigen, fest in den Zügel nehmen, damit nicht durch einen etwaigen Seitensprung der Thiere Gefahr entsteht.

Wendungen um Straßenecken müssen im kurzen Trabe oder im Schritt gefahren werden, sodaß die Pferde jeden Augenblick zum Stehen gebracht werden können.

Will der Fahrer halten, so muß er nicht versäumen, den zunächst Fahrenden durch ein Zeichen aufmerksam zu machen, ebenso bei jeder Linksbiegung. Das Zeichen wird besser durch Hochheben der Peitsche gegeben, als durch Nicken mit dem Kopfe.

Ist die Herrschaft zu einem kurzen Verweilen ausgestiegen, um dann zurückzufahren, so macht der Fahrer Kehrt und fährt in derselben Richtung etwa eine Wagenlänge vor dem Eingang vor.

Abends ist gesteigerte Vorsicht anzuwenden, die Laternen sind in Ordnung zu halten und rechtzeitig anzuzünden.

Der Dienst des Fahrers ist auch darum in der Stadt weit mühseliger, als auf dem Lande, weil in den Straßen der Stadt das Fuhrwerk weit mehr beschmutzt wird, als es, außer bei sehr schlechtem Wetter, auf dem Lande der Fall ist. Muß der Fahrer zwei- bis dreimal am Tage anspannen, so hat er vollauf zu thun, um sein Zeug einigermaßen in Stand zu halten.

Zehntes Kapitel.

Das Fahren nach außerhalb und das Spazierenfahren.

Soll der Kutscher eine größere Tour außerhalb der Stadt zurücklegen, so muß er zeitig davon in Kenntniß gesetzt werden, um die nöthigen Vorkehrungen treffen zu können.

Mit stark aufgesetzten und stramm angespannten Pferden kann der Fahrer keine große Tour zurücklegen, ohne die Thiere sehr zu ermüden. Die Anspannung muß wenigstens um zwei Loch verlängert, die Aufsatzzügel müssen je nach Bedürfniß geschnallt oder auch gänzlich weggelassen werden.

Decken, Halftern, etwas Futter und ein Fläschchen mit Salzsäure sind nöthig, falls unterwegs ausgespannt werden soll, auch vergesse der Fahrer bei größeren Touren nicht eine Wurzelbürste und eine weiße Schürze mitzunehmen. Die Bürste dient zum Reinigen der Pferde von Staub und Schweiß; die Schürze soll die Livree schützen.

Bei Spazierfahrten ist das Tempo ziemlich ruhig zu halten, denn hier handelt es sich darum, längere Zeit die freie Natur und frische Luft zu genießen. Bei Fahrten nach außerhalb ist das Tempo bis auf einen guten, mittleren Trab zu verschärfen.

Alle größeren Anhöhen hinan muß im Schritt gefahren werden.

Etwa eine halbe Stunde vor der Ankunft am Bestimmungsort muß das Tempo gemäßigt werden, damit die Pferde nicht schweißtriefend ankommen.

Beim Bergabfahren muß entweder Schritt gehalten oder der Sommerweg benutzt werden; der letztere ist überhaupt, wo er auf Chausseen vorhanden ist, möglichst zu befahren, da er den Pferden nicht entfernt dieselbe Anstrengung verursacht, wie die Kunststraße.

In tiefem Sand oder auf schlecht ausgefahrenen Wegen muß gleichfalls Schritt gehalten werden; der Fahrer muß die besten Stellen aussuchen, um unnöthige Rucke und Stöße zu vermeiden.

Ist der Bestimmungsort erreicht, so müssen die Pferde, wenn dieselben sehr erhitzt sind, zunächst mit dem Schweißmesser abgezogen und dann noch eine Weile kalt gefahren werden.

Dauert der Aufenthalt längere Zeit, so ist es Pflicht des Fahrers, die Pferde, wenn irgend möglich, in einem Stall unterzubringen; in größeren Lokalen sind besondere Ausspannungsställe vorhanden. Sind die Pferde in den Stall gebracht, so muß eine Reinigung der Krippe vorgenommen und nachgesehen werden, ob keine Nägel und Haken vorhanden sind, an denen sich die Thiere verletzen können. Kann der Fahrer seine Pferde nicht ganz abschirren, so müssen wenigstens die Bauchgurte gelockert werden; hierauf sind den Pferden die Decken aufzulegen.

Der sorgsame Fahrer wird sich etwas Heu und Stroh zu verschaffen wissen; zumal letzteres ist notwendig, um den Pferden das Stallen zu erleichtern. Sind die Pferde abgekühlt, so kann der Fahrer ihnen eine kleine Ration Hafer und Häcksel geben; da viele Pferde vor Durst nicht fressen, so muß das Futter etwas angefeuchtet werden. Steht dem Fahrer kein warmes Wasser zur Verfügung, so muß er wenigstens einen Eimer voll in der Sonne aufstellen, um es etwas lau werden zu lassen. Beim Tränken der Pferde ist große Vorsicht anzuwenden; am besten wird den Thieren das Wasser erst kurz vor dem Anspannen verabreicht.

Kann der Fahrer nicht ausspannen, so muß er wenigstens für die Pferde ein schattiges Plätzchen suchen, wo dieselben gegen Sonnenbrand und

Zugluft geschützt sind. — Wenn die Pferde nicht völlig sicher stehen, so ist es nicht rathsam, sie ihrer Candaren zu entledigen und zu füttern, denn es kommt vor, daß Pferde, ohnehin aufgeregt durch die fremde Örtlichkeit, bei dem geringsten Geräusch durchgehen.

Während des Haltens hat der Fahrer nachzusehen, ob alles in Ordnung ist, namentlich ob vom Beschlag der Pferde und von den Kapseln und Schrauben des Wagens sich nichts gelöst hat.

Auf keinen Fall darf der Fahrer sein Fuhrwerk verlassen oder es einem Unbekannten anvertrauen.

Sind mehrere Fuhrwerke zur Stelle, so hat der Fahrer zu verhüten, daß fremde Pferde mit den seinigen in Berührung kommen, damit nicht etwa durch Ansteckung Krankheiten auf seine Thiere übertragen werden.

Elftes Kapitel.

Das Fahren auf große Distanzen.

Große Distanzen in gewissen Zeiträumen zurückzulegen, ist nur mit Pferden möglich, die „in guter Condition stehen". Nur allmählich können die Thiere an Kraftleistungen gewöhnt werden; denn ebenso wie der Infanterist nicht gleich den ersten Tag 30 Kilometer in feldmarschmäßiger Ausrüstung marschiren kann, so kann auch kein Pferd von Anfang an 60 Kilometer am Tage machen.

Alles überflüssige Fett und Fleisch muß von den Rippen heruntergearbeitet werden; dafür müssen die Gelenke und Muskeln durch beständige Übung gestärkt, Zugkraft, Schnelligkeit und Ausdauer, diese drei Haupteigenschaften eines tüchtigen Wagenpferdes, auf ein immer höheres Maß gesteigert werden, bis die Thiere auch die größten Touren ohne jeglichen Nachtheil für ihre Gesundheit zurückzulegen im Stande sind.

„Das abgehärtete Pferd bringt Glück." Wieviel ein geschultes Wagenpferd leisten kann, richtet sich nach seinem Blut, seiner Condition und nach dem Grad, in welchem die genannten drei Eigenschaften entwickelt sind.

Ich bin mit zwei englischen Stuten (Norfolk-Halbblut) in 9 Stunden $14\frac{1}{2}$ Meile (107 Kilometer) gefahren. — Meine größte Distanzfahrt jedoch machte ich mit einem sechsjährigen Trakehnerhengst und einem siebenjährigen englischen Norfolk-Wallach (beide Halbblut). Wir hatten schon gegen sechs Meilen zurückgelegt, als ich eine Wette einging, die noch übrigen 28 Kilometer in einer Stunde zu fahren. Ich unternahm das Wagniß und kam wirklich in $58\frac{1}{2}$ Minuten am Ziele an, sodaß ich zu 1 Kilometer durchschnittlich nur $2\frac{1}{4}$ Minuten gebraucht hatte — eine Leistung, die wohl selbst von Trabern selten ausgeführt sein dürfte.

Allerdings kann man nicht von jedem Pferde ein Gleiches verlangen; indessen kann man auf guten Chausseen die Pferde doch 4 Meilen im Reisetempo traben lassen, ohne nur ein einziges Mal in Schritt zu fallen.

Viel trägt auch das Tempo und die Zeiteintheilung dazu bei, die Pferde leistungsfähig zu erhalten. Es ist rathsam, beim Beginn der Fahrt ganz langsam zu traben und erst nach und nach das Tempo zu verstärken. Zu lange Schrittreprisen auf Dauertouren erfordern viel Zeit und nöthigen den Pferden viel Kraftverbrauch ab.

Bei großen Touren ist es nothwendig, auf der Hälfte des Weges eine Stunde Pause zu machen und die Pferde etwas zu stärken.

Kommt der Fahrer ins Quartier, so muß die gründlichste Pflege der Pferde sein Hauptaugenmerk sein. Eine besondre Wohlthat für die Thiere ist es, wenn man den Hausknecht des Gasthofes oder sonst eine pferdekundige Person dafür gewinnen kann, die Pferde abzureiben und zu frottiren; darauf werden die Pferde warm eingedeckt, die Sehnen und Muskeln mit Fluid eingerieben, die Füße bandagirt und die Hufe in frischen Kuhdung eingeschlagen. Dann kann man den Thieren ein kräftiges Körnerfutter geben. Bei einer solchen Behandlung sind die Pferde am folgenden Tag wieder marschfähig, ja kräftiger als zuvor. Fluid und Bandagen versäume der Fahrer ja nicht auf solchen Touren mit sich zu führen.

Ist es während der Reisetage sehr heiß, so muß der Fahrer schon früh am Morgen aufbrechen, sodaß er spätestens um 11 Uhr in dem neuen Quartier eintrifft; denn der Sonnenbrand schadet den Pferden sehr. Kühle Stallung und reine Streu sind gleichfalls Hauptbedingungen für die Erhaltung der Gesundheit der Pferde.

Erst nach zwei Tagen ist den Pferden ein Ruhetag zu gönnen. Manche Pferdebesitzer lassen ihre Thiere bei größeren Reisen einen Tag um den andern ruhen. Das ist ein großer Fehler. Die Pferde, welche nun einmal an die starke Bewegung gewöhnt sind, werden durch so häufige Ruhetage nur steif und ungelenkig.

Der Beschlag muß nach der Rückkehr stets einer genauen Revision unterzogen werden.

Sollten die Pferde bei großen Touren schlecht fressen, so ist es ein Zeichen, daß man zuviel von ihnen verlangt hat, und es muß größere Schonung geübt werden.

Zwölftes Kapitel.

Besondere Ereignisse beim Fahren.

Bei jeder Fahrt — in der Stadt oder auf dem Lande — muß gegen etwaige Unfälle Vorsorge getroffen sein. Mit Bindestricken, einigen Eisenschienen, Hammer, Zange, Nägeln und Messer muß der Fahrer stets versehen sein; dies alles ist im Bockkasten aufzubewahren. Im kritischen Moment muß sich der Fahrer selbst zu helfen wissen und darf nie die Geistesgegenwart verlieren.

Bei Achsen oder Radbrüchen leisten einige Baumpfähle, welche ja leicht zu bekommen sind, gute Dienste.

Geht ein Eisen verloren, so muß der Fahrer auch ohne die Hilfe des Hufschmiedes dasselbe wieder festnageln können.

Bei dem Reißen eines Aufhalters oder dem Springen einer Kettenschake muß eine Strickkoppel hergestellt werden.

Überrascht den Fahrer ein Gewitter, so ist es am besten, anzuhalten. Die äußeren Stränge sind auszuschnallen und die Pferde nur mit dem innern Strange stehen zu lassen. Steht dem Fahrer ein Diener oder Mitfahrer zur Seite, so läßt er denselben vor die Pferde treten, während er selbst seinen Platz nicht verläßt; hat er aber Niemanden zur Hilfe, so muß er selbst absteigen, die Pferde vorn am Kopf erfassen und sie durch Worte und Schmeicheleien zu beruhigen suchen. Gut ist es auch, den Pferden die Sommerdecken über den Kopf zu schnallen, damit sie die Blitzstrahlen nicht sehen können. Unter große Bäume zu fahren, um dort Schutz zu suchen, ist nicht wohlgethan, da an solchen Stellen der Blitz besonders häufig einschlägt.

Ähnlich muß bei sonstigem Unwetter, Hagelschlag, Schneetreiben u. dgl. verfahren werden.

Bei plötzlichen Krankheitsanfällen, besonders Koller und Hitzschlag, ist es das Rathsamste, die Insassen des Wagens herausspringen zu lassen; der Diener oder Mitfahrer — wenn ein solcher vorhanden — springt gleichfalls schnell vom Bock und versucht dem Pferde eine Decke über den Kopf zu werfen; ist schnell ein schattiger Ort zu erreichen, so erholt sich das Thier bald wieder. Auch in diesem Fall ist das Losmachen der Stränge durchaus nothwendig, damit das rasend gewordene Pferd nicht den Wagen umstürzen oder die Deichsel zerbrechen kann.

Bei Kolikanfällen ist die Lage sehr bedenklich. Der von allen Mitteln entblößte Fahrer kann nichts andres thun, als das Thier in der nächstgelegenen Stallung unterzubringen; welche Mittel dann anzuwenden sind, darüber s. unten.

Beim Ausgleiten und Stürzen der Pferde auf dem Straßenpflaster kommt es oft zu Knochenbrüchen und zum Zerreißen edler innerer Theile. Die erste Sorge des Fahrers muß hier darauf gerichtet sein, das Pferd zum Aufstehen zu bringen. Vor allem müssen die Stränge gelöst und der Wagen etwas zurück geschoben werden. Müssige Gaffer, die sich um den Schauplatz versammeln und meist gleich damit bei der Hand sind, die Stränge zu zerschneiden, müssen unbedingt fern gehalten werden. Bei allen neueren Anspannungen (vgl. französische und Schmöle'sche Construction) ist der Fahrer in der Lage, ohne Anwendung solcher Gewaltmittel dem gestürzten Pferde schnell wieder auf die Beine zu helfen. Ist die Glätte sehr groß, so muß entweder etwas Sand, der ja überall zu haben ist, gestreut oder dem Pferde eine Decke unter die Vorderfüße gebreitet werden, damit dasselbe sicher auftreten kann. — Beim Bruche eines Scheerbaumes ist es das Beste, denselben gänzlich zu entfernen, damit sich das Pferd nicht noch an den Splittern desselben verletzt.*) Viele Pferde werden durch wiederholte Zwischenfälle

*) Über das Stürzen der Pferde auf städtischem Pflaster herrscht selbst bei Fachmännern noch oft das ungerechteste Urtheil; sie geben meist dem Fahrer die Schuld. Im königlichen Marstall zu Berlin war vom Dirigenten jedem, der ein Pferd stürzen ließ, eine Strafe von 15 Mark angedroht. Als aber dem Dirigenten selbst dieses Unglück in kurzer Zeit zweimal widerfuhr, mußte das Verbot wieder aufgehoben werden.

dieser Art so ängstlich, daß sie kaum mehr weiterzubringen sind. Nur durch Zureden, Klopfen und Schmeicheln kann hier der Fahrer dem Thiere wieder Zutrauen einflößen.

Auf sehr sandigen, sowie auf holperigen oder grundlosen Wegen kommt es öfters vor, daß die Pferde auf der Hälfte des Weges verdrossen stehen bleiben und durch keine Mittel weiter zu bringen sind. Ist dies dem Fahrer bekannt, so bleibt nichts übrig, als solche Wege zu meiden.

Während der Wintermonate müssen stets scharfe Stollen nebst Schraubschlüssel im Bockkasten aufbewahrt werden, damit keine Verlegenheit entsteht. Oft ist das Wetter bei der Abfahrt schön, aber während der Fahrt beginnt es zu schneien, und der Fahrer steht dann rathlos da, wenn er nicht im Stande ist, die Pferde zu „schärfen“.

Dreizehntes Kapitel.

Schlußbemerkungen über die Bedingungen eines guten Aussehens bei Wagen, Pferden und Geschirr.

„Kleider machen Leute“ und „Geschirr, Zaumzeug und Wagen Pferde.“

Alles an dem Wagen muß harmonisch zusammenstimmen, wenn das Ganze einen gefälligen Eindruck machen soll. Dies gilt nicht nur von den theuren Equipagen, sondern auch von den weniger vornehmen Wagen.

Wie ein alter Stiefel, wenn er auch noch so viel Nähte hat, sich, sauber geputzt, immer noch sehen lassen kann; wie ein alter, magerer Gaul durch die Toilettenkünste des Fahrers in ein jung und kräftig erscheinendes Pferd umgewandelt werden kann: so auch Wagen und Geschirr; dieselben gewinnen durch saubere Haltung unendlich.

„Wie der Herr, so's Geschirr.“ Ist der Fahrer ein fleißiger und sorgsamer Verwalter des unter seiner Obhut stehenden Wagens und Geschirrs, ein treuer Freund und Pfleger seiner Pferde, so wird dieses dem ganzen Gespann anzusehen sein.

„Ist der Kutscher früh schon fein, sind Pferd und Wagen selten rein.“ Fahrer, die sich wenig aus ihrem Gefährt machen, pflegen sich schon Morgens in Wichs zu werfen und mit weißen Hosen, Stulpenstiefeln und weißer Schürze zu paradiren — während ein pflichttreuer Fahrer vor 10, 11 Uhr schwerlich im Stande ist, in vollem Wichs zu erscheinen.

Geschmacksregeln.

Jede Jahreszeit, jede Art der Benutzung erfordert ihre besondere Wagengattung.

Im Sommer wird man nicht mit einem Coupé oder Brougham, im Winter nicht mit einem Phaeton fahren. Die Doppelkalesche schickt sich während der Sommermonate nur für ältere Personen oder als Familien-

wagen, während für ein junges Ehepaar z. B. ein schneidiger Phaeton passend ist. Ein Junggeselle benutzt einen Selbstfahrer oder einen Dogcart (Cabriolet.)

Auch die Pferde müssen zum Wagen stimmen.

Vor einen Landauer, eine Doppelkalesche oder ein Coupé gehören große, fein geschnittene Carrossierpferde von 1,75—1,85 Meter Höhe mit vorzüglich paradirenden Gängen und hohem Aufsatz. Ist die Farbe gleich, desto besser; bei ungleichem Temperament jedoch ist auch ein Unterschied in der Farbe angebracht.

Aber nicht jede Farbenzusammenstellung ist geschmackvoll. Fuchs und Schimmel, Rappe und Schimmel passen gut zusammen, hingegen Hell- und Dunkelbraun, Rappe und Hellbraun oder Fuchs und Brauner sind zu vermeiden.

Sind Farbe und Temperament gleich, jedoch das eine Pferd mit einem Stern oder einer weißen Krone ausgezeichnet, so muß zur Kunst des Färbens gegriffen werden. Eine kleine Höllensteinlösung genügt, weiße Haare mehr als vierzehn Tage lang braun oder schwarz zu erhalten.

Pferde, welche eine Größe von 150—160 Centimeter haben, sind vor der Doppelkalesche oder dem Landauer nicht zu verwenden, ihr Körpermaß erscheint gedrückt vor einem großen Wagen.

Die Livree des Fahrers muß zu dem Ausschlag des Wagens stimmen; ist der Ausschlag grün, so kann kein grauer Anzug dazu getragen werden.

Auch die Plattirung des Wagens und Geschirrs muß eine einheitliche sein. Ist der Wagen gelb plattirt, so muß das Geschirr ebenfalls Messing sein. Stirnbänder, Cocarde, Schabraken tragen die Farbe und Absetzung des Wagens. — Die Plattirung muß jedoch auch zu der Farbe der Pferde stimmen. Auf schwarzen oder dunklen Pferden nimmt sich eine weiße Plattirung gut aus, ebenso silberne oder stählerne Aufhalter. Gelb ziert im Allgemeinen wenig und ist, wenn es noch so verschwenderisch angebracht ist, nicht fein.

Bei schwarzen oder dunklen Pferden ziert auch ein weißer Regenrock und Hut den Fahrer, während bei Lichtfarbe Schwarz besser aussieht.

Was nun die einzelnen Wagengattungen betrifft, so werden das Coupé und der Clarence (Brougham) regelmäßig im Winter gebraucht.

Das Coupé soll einfach, aber elegant aussehen; es ist unter den Wagen dasselbe was der schwarze Gesellschaftsanzug unter den Kleidungen. Die Farbe muß ganz dunkel gehalten sein, höchstens die Absetzung in feinen Gold- oder Silberstreifen, je nach der Plattirung der Geschirre. Die Polsterung ist gewöhnlich aus Atlas, je nach der Livree grün, schwarz, blau, braun oder grauweiß.

Die Pferde müssen von dunkler Farbe sein, eine schöne Figur haben, elegant und sicher treten; wo das Coupé einspännig gefahren wird, muß das Pferd wenigstens 176—185 Centimeter hoch, stark, jedoch nicht plump gebaut sein, muß gute Gänge und ein lebhaftes Temperament haben. (Siehe Figur 81.)

Das Geschirr soll ebenfalls dunkel gehalten und entweder gar nicht oder nur halb plattirt sein. Farbige, grellbunte Stirnbänder sind zu vermeiden Die Leinen müssen ebenfalls aus schwarzem Leder bestehen.

Die Livree des Fahrers besteht in einem Paletot, je nach dem Ausschlag des Wagens, ohne blanke Knöpfe, — einfache (Tuch-) Knöpfe genügen — schwarzer Hut mit gleicher Cocarde (ohne Tressen und dgl.), dunklen, langen Beinkleidern und gelben Handschuhen. Bei kälterer Witterung hat wohl jeder Fahrer noch einen Pelz oder Pelzkragen, Pelzdecke, Pelzstiefeln und mit Pelz gefütterte Handschuhe.

Der Phaeton (Whisky), welcher nur in den schönen Sommermonaten gebraucht wird, kann etwas heller und auffallender erscheinen. Die Pferde

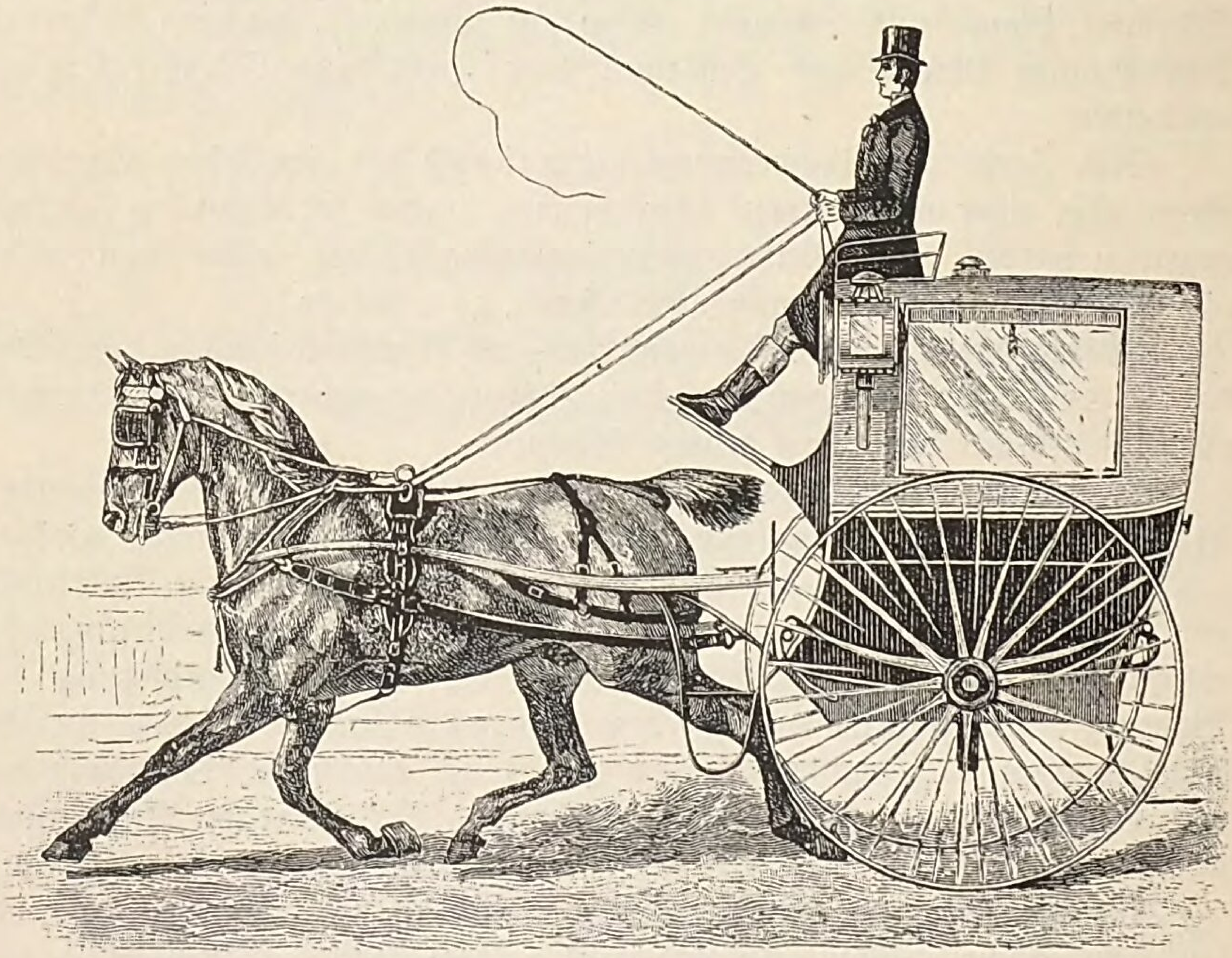


Fig. 81. Einspänner für Coupé.

können jede beliebige Größe bis unter 150 Centimeter haben; das Temperament der Thiere muß ein lebhaftes, feuriges sein. — Die Sommerlivree des Fahrers soll in weißen oder gelben, eng anliegenden Hosen, Stulpenstiefeln, Rock, weißem Kragen und gleicher Binde, Hut und gelben oder braunen Handschuhen von Hundsleder bestehen. Weiße, baumwollene Handschuhe tragen nur Sonntagsfahrer. (Die besten Livreen liefert Benedict, Berlin, Leipzigerstr. 135. Hier sind alle Stücke der Confection des Fahrers vom größten bis zum kleinsten zu haben). — Die Pferde vor einem Whisky können verschiedenfarbig sein. Der „Farbenreiber“ will, daß die hellere Farbe rechts sei; dies dürfte jedoch auf dem glatten Straßenpflaster der heutigen Städte sehr unzuträglich sein.

Ist das Gefährt des Junggesellen ein Selbstfahrer, (s. Figur 82) so ist die Hauptbedingung, daß der Insasse des Wagens auch seine Kunst

wirklich versteht. — Die Pferde können von jeder Farbe sein, Schecken, Isabellen und andere Pferde, die für einen Familienwagen nicht gut passen, nehmen sich hier sehr schön aus. Das Temperament muß feurig und die Action vorzüglich sein. — Von einem Dogcart (Cabriolet) gilt dasselbe. Der Anzug des Herrn, welcher selbst fährt, besteht aus schwarzem Rock oder Staubmantel und Cylinder. Während der Fahrt zu rauchen, steht dem Selbstfahrer nicht gut an. Der Gruß gegen vorübergehende Bekannte erfolgt durch leichtes Senken der Peitsche.



Fig. 82. Selbstfahrer für Junggesellen.

Zuletzt erwähne ich die Landequipage. Da auf der Landstraße nicht so viel Beobachter sind, als in der Stadt, dagegen Staub und Schmutz vorherrschen, so ist der große Luxus hier nicht am Platze. Der Wagen ist meist naturfarben oder „eichen polirt“, was dauerhaft ist und nicht schmutzt.

Vierte Abtheilung.

Erstes Kapitel.

Untugenden des Pferdes vor dem Wagen.

Die Untugenden des Wagenpferdes während der Anspannung sind sehr mannigfaltige; ihre Cur erfolgt, je nach Umständen, durch Milde oder durch Gewaltmittel.

In erster Linie ist das Nichtziehenwollen anzuführen. Die Ursache dazu ist entweder, daß die Thiere durch rohe Fäuste verdorben sind, sie kann auch in einem Krankheitszustand begründet sein, oder durch nicht passendes bezw. drückendes Geschirr herbeigeführt werden.

Bei Pferden, welche nur im Kummetgeschirr gegangen sind, ist oft die Anwendung des Brustblattgeschirrs mit Schwierigkeiten verbunden, weil das Thier sich nicht bald an die Neuerung gewöhnen kann; eben so umgekehrt beim Übergang vom Brustblattgeschirr zum Kummet.

Pferde, welche „stätig" sind, bleiben oft trotz aller angewandten Mittel unbrauchbar; hauptsächlich wo (bei Stuten oder Wallachen) die Hysterie — ein Erbfehler — zu Grunde liegt. Solche Thiere müssen verkauft werden; als Wagenpferd sind sie nicht zu brauchen. — Auch das Blut spielt hier eine große Rolle. Voll- und Halbblutpferde sind viel reizbarer und leichter aufgeregt, als Pferde „kalten Schlags".

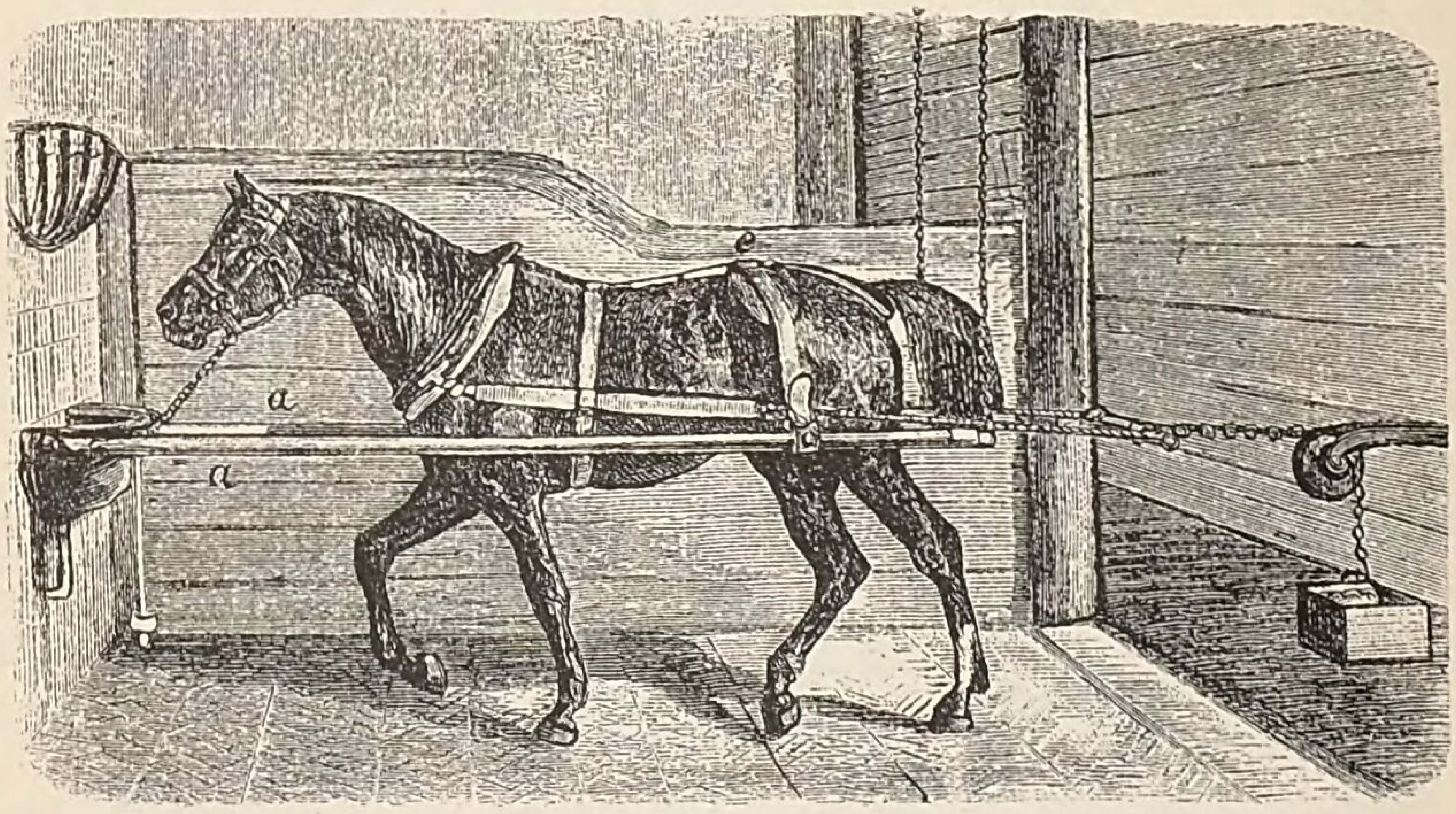


Fig. 83. Zugcur.

Oft helfen bei „stätigen" Pferden Schmeicheln, Lockspeisen und Gegenspannung eines ruhigen, zugfesten, älteren Pferdes. Ist das Thier jedoch bösartig, sodaß es nach Laune stehen bleibt, dann wieder eine Strecke läuft, um abermals stehen zu bleiben, so ist eine exemplarische Strafe geboten.

Ist das Thier nicht etwa krank, ist die Schulter fest, das Maul nicht beschädigt, so kann der Fahrer annehmen, daß der Gaul nur arbeitsscheu ist. Hier ist eine Hungercur oft von bestem Erfolg. Ein hübscher Mecklenburger Wallach wurde für ein Spottgeld erstanden, weil er nicht zog. Alle Versuche blieben fruchtlos. Nun griff ich zu folgendem bewährten Mittel: das Pferd wurde im Stalle aufgeschirrt, an der Wand eine Rolle eingeschlagen, über welche ein starkes Tau gezogen wurde, die Stränge an dem einen Ortscheit befestigt, das Tau an dem Ring des Ortscheits; ein schwerer Stein von einer Bordschwelle (auch ein Stück Eisen kann benutzt werden) wurde an dem Tau befestigt; so ließ ich den Gaul stehen und schüttete ihm Futter ein; das Thier hungerte lieber, als daß es den Stein hochgezogen hätte. (S. Fig. 83.) Schließlich jedoch wurde ihm der Hunger zu stark, und nun konnte er sehr wohl den schweren Stein ziehen und eine ganze Stunde festhalten. Darauf wurde die

Last vergrößert: das Pferd leistete keinen Widerstand mehr. Endlich ging ich an die Anspannung vor einem leichten Dogcart, und das Thier ging ruhig vorwärts, ohne nur ein einziges Mal zu versagen; das angewandte Mittel hatte es vollständig curirt.

Eine ähnliche Behandlungsart beobachtete ich auf einem größeren Gute. Ein dänischer Wallach war arbeitsscheu und somit völlig werthlos geworden. Da ließ der Besitzer einen Arbeitswagen auf eine Wiese fahren; vor diesem wurde der Gaul eingespannt, sodaß er, wenn er sich Futter suchen wollte, den schweren Wagen hinter sich herziehen mußte. Das Thier blieb hartnäckig. Abends ging es in einen Stall ohne Streu und Futter, Morgens gleich wieder nach der Wiese. Endlich am vierten Tage bequemte sich der Gaul einige Grashalme abzufressen und zog schließlich den Wagen immer mit sich fort. Er war für alle Zeiten geheilt. Freilich läßt sich diese Maßregel in der Stadt nicht anwenden, und es ist deßhalb das erstere Verfahren vorzuziehen.

Bei Pferden welche sich „werfen", hilft gewöhnlich nichts als eine starke Tracht Prügel.

Zwei Pferde, die, was Statur, Gangart und Temperament anlangte, nichts zu wünschen übrig ließen, waren von einem reichen Besitzer eingetauscht worden; man hatte uns jedoch bald darauf aufmerksam gemacht, daß das Handpferd nur eine Tour zu gehen gewohnt und auf keinen andern Weg zu bringen sei. So war es in der That. Als wir den gewohnten Weg verlassen wollten, blieb der Gaul wie festgenagelt stehen, meine sanften Hilfen erwiderte er mit seinen flinken Hinterfüßen so, daß er über die Stange schlug, und warf sich schließlich vor dem Wagen hin. Es blieb nichts übrig, als das Pferd auszuspannen und an der Hand zu führen, während das andre den Wagen nach Hause fuhr. Am andern Morgen stiegen wir ganz in der Frühe, fünf Mann stark, auf den Wagen, jeder mit einer Fischbein-Reitpeitsche ausgerüstet. Als der Gaul durch Hintenausschlagen Schwierigkeiten zu machen begann, banden wir den Schweif mit einem Lederriemen an der Sprengwage fest. Als wir den gewohnten Weg des Thieres zu verlassen Miene machten, warf sich der Gaul sofort mit Gewalt zu Boden. Ich ließ abspannen, zwei Mann auf dem Halse des Thieres knieen und, während das andre Pferd etwas seitwärts gezogen wurde, dem widerspenstigen die Füße durch zwei starke Beinfesseln zusammenbinden, sodaß es nicht aufspringen konnte. Jetzt prügelten wir den Gaul, einander ablösend, so lange, als unsre Kräfte reichten, daß ihm der Schweiß aus den Poren trat. Endlich wurde ihm die Fessel gelöst, die beiden Stallburschen verließen ihren Platz auf dem Halse, und sogleich war das Pferd auf den Füßen; alle Unart war verschwunden, wir spannten ein, stiegen alle auf den Wagen: das Thier ging, als ob es nie einen andern Weg gekannt hätte. Ich fuhr wohl zwanzig Volten und ebenso oft über die Straße. Auch am nächsten Tag ging die Fahrt gut von Statten; das Pferd war für sein ganzes Leben hergestellt. Der frühere Besitzer war darüber erstaunt, hätte sein Pferd gern zurückgenommen.

Solche Mittel sind jedoch nur bei gesunden Thieren anzuwenden; Pferde, welche „verrissen" sind, wunde Schultern u. dgl. haben, dürfen nicht anders als durch Güte behandelt werden.

Eine andre Unart des Wagenpferdes ist das Hintenausschlagen.

Pferde, welche aus Übermuth gelegentlich einmal hintenausschlagen, sind von den eigentlichen „Schlägern" zu unterscheiden. Diese sind stets bösartige, reizbare Thiere.

Das Ausschlagen ist meist ein Fehler des Geschlechts; Stuten, welche „rossig" sind, befinden sich oft in einem gereizten Zustande und schlagen gegen jeden Gegenstand aus, mit dem sie in Berührung kommen. Zuweilen findet jedoch auch das Gegentheil statt; Stuten zeigen sich gerade während der Periode träge und werden erst nach deren Verlauf reizbar. — Ich habe noch keinen Hengst gefunden, der ein Schläger gewesen wäre; denn der Hengst bedient sich zum Kampf lieber der Vorderfüße und Zähne.

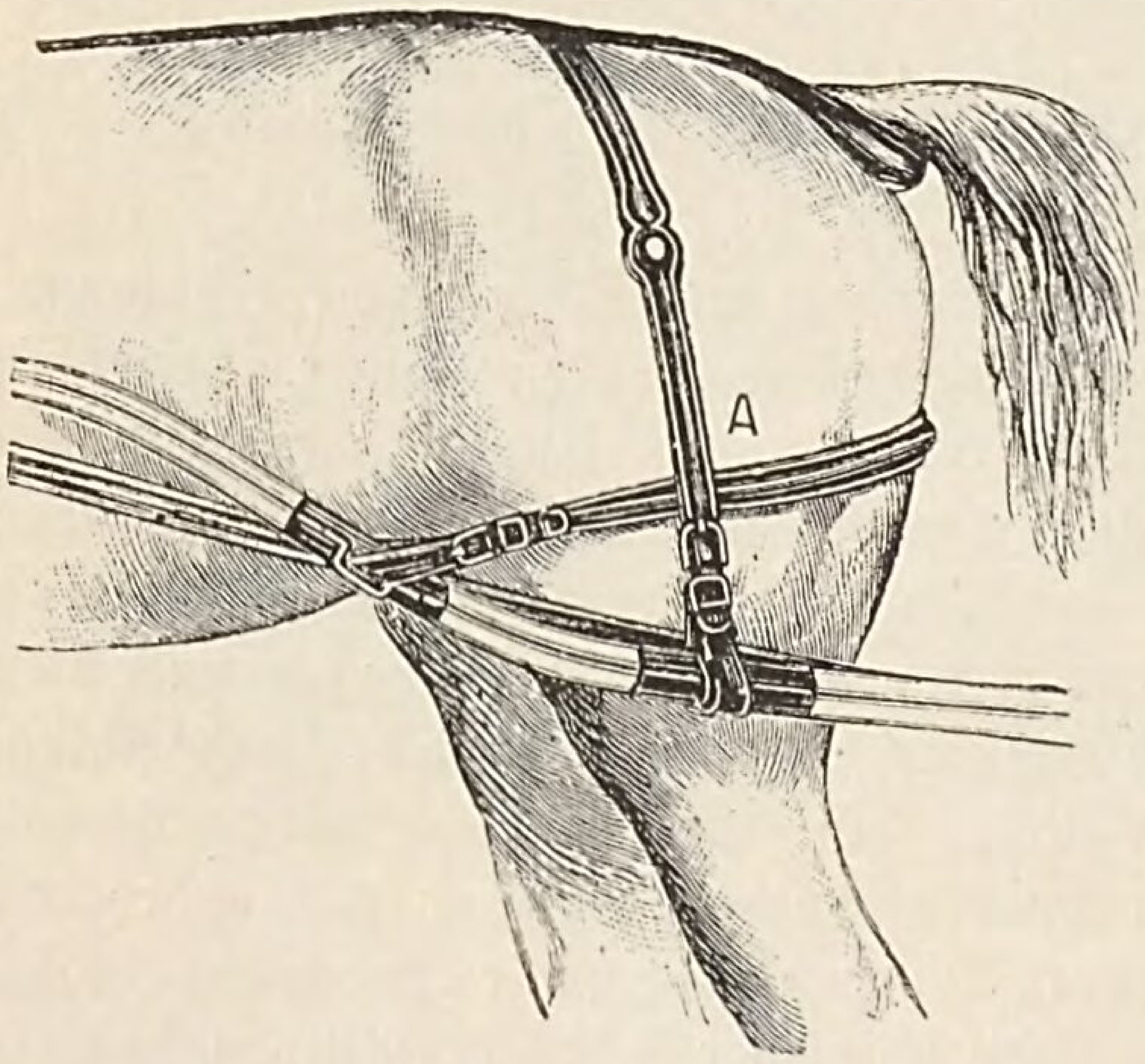


Fig. 84. Schlagriemen.

Als Equipagenpferd ist ein Schläger sehr unangenehm und nicht empfehlenswerth. Ich habe Pferde gesehen, welche beim Ausschlagen den ganzen Vorderwagen hoben und dies so lange fortsetzten, bis sie ganz ermattet waren.

Ein Mittel, dem Pferde das Schlagen abzugewöhnen, giebt es nicht. Nur gewisse Sicherheitsmaßregeln können angewandt werden.

Schläger, die nur zweispännig gefahren werden, müssen mit einem Langriemen, welcher vom Kammdeckel aus über die Kruppe geschnallt wird, versehen sein, jedoch darf der Langriemen nicht zu stark an der Sprengwage befestigt werden, damit derselbe nicht scheuert, denn hierdurch würde das Übel nur verschlimmert.

Bei Einspännern bedient man sich eines starken Schlagriemens (s. Fig. 84), welcher von einer Gabel über die Kruppe des Pferdes zur andern Gabel geht.

Neuerdings habe ich bei Schlägern das Oberkieferaufsatzgebiß in Anwendung gebracht und durch starke Aufsetzung der Unart des Pferdes einen Damm entgegenzustellen gesucht; auch habe ich eine starke Lederschnur in der Schweifmetze befestigt und durch ein Büschel Haare gezogen. Die Lederschnur läßt sich sehr gut an der Sprengwage befestigen. Es ist dies das einzige Mittel, welches nicht auffällt.

Zu den Schlägern gehören auch die „Leinenfänger." Pferde, welche, den Fehler des Leinenfangens haben, schlagen, sobald das Ziel erreicht ist stark hinten aus, bis die Leinen reißen.

Den Kopf hochzubringen ist der Fahrer mit einem Zügel nicht im Stande. Oft hilft es, wenn man den Zügel gleich nachläßt und das Pferd durch Pfeifen zum Stehen bringt; die Leine läßt sich dann leicht wieder hervorbringen. Am besten ist jedoch, hier ebenfalls die Lederschnur anzuwenden und den Schweif festzubinden. — Ein hoher Sitz des Fahrers erschwert es dem Pferde, seiner Neigung zu folgen.

In neuerer Zeit ist ein Zügelhalter patentirt worden, welcher auf den Schweifriemen des Pferdes aufgenietet wird. Derselbe ist sehr practisch, jedoch für Equipagen nicht zulässig, da er das Ansehen der Pferde sehr beeinträchtigt.

Eine andere Untugend des Wagenpferdes, die schon viele Katastrophen zur Folge gehabt hat, ist die Neigung zum Durchgehen.

Wenn Pferde vor Eisenbahnzügen u. dgl. aufgeregt sind und etwas heftiger ins Zeug gehen, so ist dies noch nicht ein Durchgehen zu nennen. Ruhe, Geistesgegenwart und eine leichte, weiche Hand sind die Mittel, die hier Anwendung finden können. Viele Fahrer meinen irrigerweise durch fortwährendes Straffhalten der Zügel die Pferde zu beruhigen: ganz im Gegentheil. Nachgeben, Annehmen wird dem Fahrer bald wieder die Herrschaft über seine Pferde verschaffen. Kann der Fahrer einen Sandweg benutzen, so biege er von der Chaussee ab; nach einigen Dutzend Galoppsprüngen wird sich das Übel schon legen.

Eine Hauptregel, dem Durchgehen vorzubeugen, ist, daß man die Pferde nie zu heftig werden lasse; überschreiten dieselben ihr gewöhnliches Trabtempo, so muß der Fahrer das Tempo sogleich zu mäßigen suchen.

Gegen das Durchgehen der Pferde sind viele Sicherheitsmittel empfohlen worden. Ich nenne hier den von Neuß in Berlin erfundenen Selbststränger, der die Aufgabe löst, den Wagen sofort zum Stehen zu bringen und sich auch beim Stürzen der Pferde auf dem Straßenpflaster sehr bewährt. Der Fahrer braucht nur auf eine Feder zu treten, welche an der Seite des Fußbretts angebracht ist, und alle vier Stränge lösen sich sofort, sodaß die Pferde augenblicklich außer Stand gesetzt sind, den Wagen weiter zu bewegen. Die Vorrichtung ist billig und practisch.

Ein anderes, ebenfalls bewährtes Mittel ist der Sicherheitszügel. Derselbe besteht aus zwei vom Fußbrett des Fahrers bis zur Nasenspitze der Pferde auf der Deichsel entlang laufenden Leinen. Die beiden Schnallenstücke werden außerhalb in die Candare geschnallt. Der Sicherheitszügel kommt in Folge seiner Länge während der Fahrt gar nicht zur Wirksamkeit; sobald die Pferde Neigung zum Durchgehen verrathen, so braucht der Fahrer nur mit einem kräftigen Ruck die Sicherheitszügel anzuziehen, um beide Pferde durch eine stark auswärtsgestellte Biegung zum Stehen zu bringen. Die Zügel werden selbstverständlich vor der Anspannung ein- und nach der Ausspannung ausgeschnallt.

Eine dritte Vorrichtung ist die mechanische Augenblende. Dieselbe kann durch eine Schnur, welche der Fahrer in der Hand hält, auf- und zugezogen werden. (S. Fig. 85.) Hauptsächlich bei Pferden, welche stark scheuen, kann diese Blende von großem Nutzen sein, jedoch ziehe ich die beiden ersterwähnten

Schutzmittel vor. Nach meiner Überzeugung ist ein durchgehendes Pferd schon durch seine Aufregung so gut wie geblendet; es sieht keine ihm drohende Gefahr, sondern stürzt in rasender Angst dahin, alles niederrennend, sollte es auch selbst dabei zu Schaden kommen. Eine Augenblende ist also für das blindlings einherstürmende Thier von sehr fraglichem Werthe.

Es ist unverantwortlich, wenn Fahrer, deren Pferde durchgehen, zunächst darauf bedacht sind, ihr eigenes Leben zu retten. Vielmehr muß ihre erste Sorge sein, die Pferde oder wenigstens den Wagen zum Stehen zu bringen; ihre zweite, die Herrschaft zu retten. Erst, wenn diese in Sicherheit, der Wagen aber durchaus nicht zu halten ist, darf der Fahrer, nach vorwärts springend, das Gefährt verlassen.

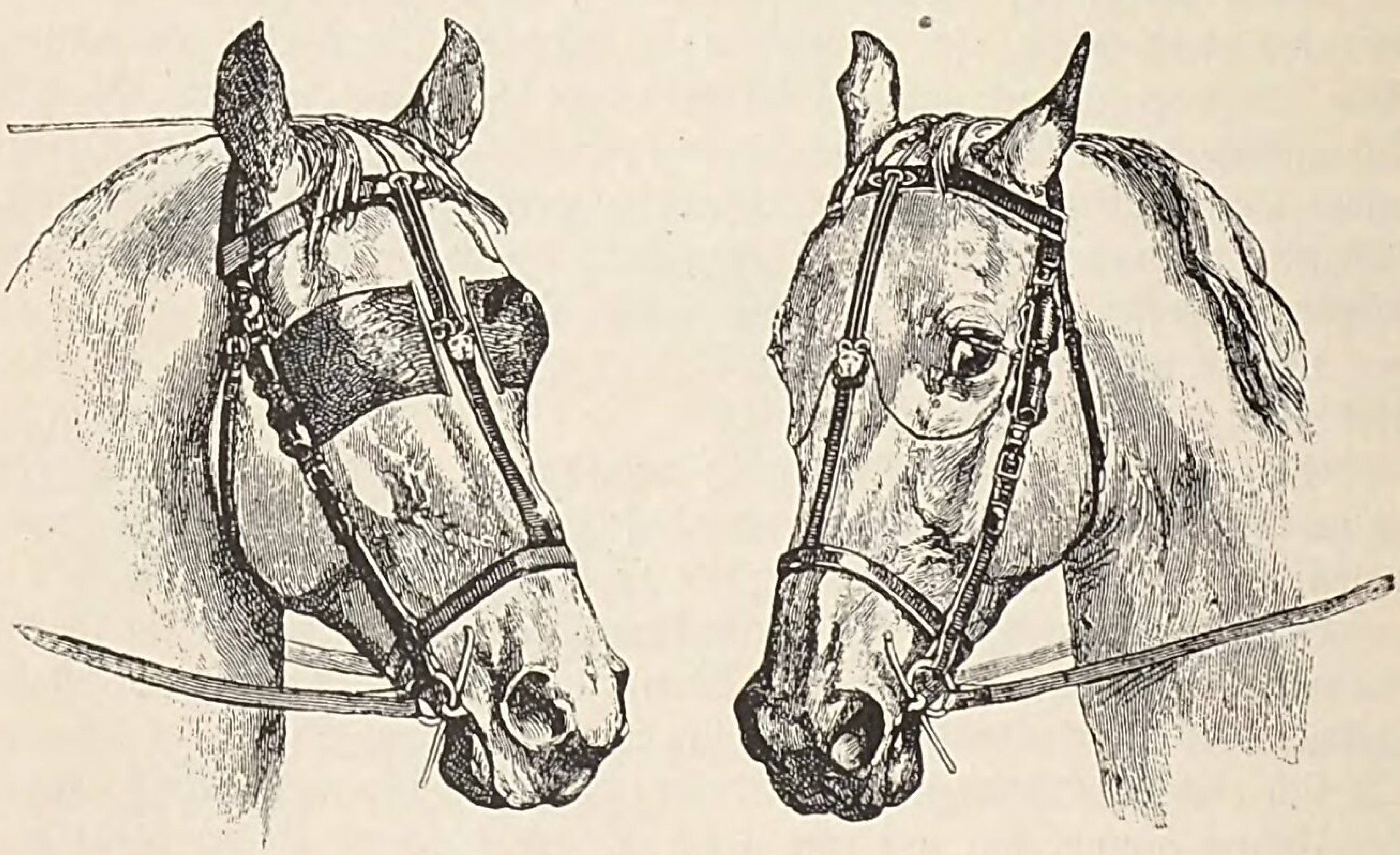


Fig. 85. Schutzvorrichtungen für scheue Pferde.

Nicht selten reißen beim Durchgehen die Leinen, was die Schwierigkeit erheblich vergrößert. Deßhalb fahre kein Kutscher mit schlechten Leitseilen! Fahrer, welche etwas heftige Pferde haben, sollten sich ausschließlich der französischen Doppelleine bedienen; solange die Pferde nicht heftig werden, fährt man auf Trense, gehen sie flott ins Zeug, so steht stets die Candarenzügelführung zu Gebote, welche dem Muth der Thiere sogleich einen Dämpfer aufsetzt.

Viele Fahrer gebrauchen Candaren, die eine wahre Marter für die Pferde sind, um ihr heftiges Temperament zu zügeln, verschlimmern aber damit nur das Übel. Durch die straffe Anziehung wird die Zunge schwarz und das Pferd „todt im Maule", sodaß es sich eher die Kinnlade zerbrechen läßt, als seinen Lauf hemmt.

Ein sehr gutes Mittel bei heftigen Pferden ist der Nasenriemen, welcher aus einer schwarz lackirten Kette besteht und zugleich die Kinnkette vertritt. Beim Gebrauch desselben ist jedoch darauf zu achten, daß die Kinnkette nicht

„strotzt". Der Nasenriemen wirkt ähnlich dem Kappzaum und muß deßhalb sehr vorsichtig gehandhabt werden.

Andere ziehen den Gebrauch des Hilfszügels vor; derselbe wird an dem unteren Schaumloch der Candare eingeschnallt, da derselbe nicht eigentlich zum Lenken dient, sondern nur dann in Thätigkeit tritt, wenn die Pferde zu heftig werden und durchzugehen drohen.

Bei scheuen Pferden muß der Fahrer zunächst den Grund erforschen, auf dem das Übel beruht, ob nämlich das Thier augenleidend oder bodenscheu ist," oder ob nur Übermuth und Angewohnheit die Ursache sind. Erst nach sorgfältiger Ergründung des Übels kann zu der Heilung desselben geschritten werden.

Pferde, welche vor Bahnzügen, Velocipeden und dgl. erschrecken, können nicht eigentlich scheu genannt werden; es handelt sich hier nur um eine vorübergehende Erregung, die keinen tieferen Grund hat. Durch Ruhe und leichte Handbewegungen wird man der Thiere bald Herr werden.

„Bodenscheue" Pferde spähen stets ängstlich auf der Erde umher und sind hauptsächlich empfindlich gegen Wasserpfützen, nasse Flecken, weiße Steine und Papierfetzen. Man geräth mit solchen Pferden oft in eine gefährliche Lage, wenn z. B. ein Stück Papier durch den Wind auf das Pferd zu getrieben wird. In der Regel macht dann das Thier sofort Kehrt und ist nicht mehr vorwärtszubringen. Hier liegt meist ein Augenleiden zu Grunde, das häufig durch zu dunkle oder zu helle Stallungen verursacht ist. In größeren Städten sind solche Pferde schwer zu verwenden, der fortwährende Wechsel der Gegenstände erhält sie in einer beständigen Angst und Aufregung.

Ein bodenscheues Pferd zu curiren ist unmöglich; Geduld und Ruhe helfen viel, können indeß das Übel nicht ganz beseitigen.

Ein altes, bewährtes Mittel gegen das Scheuen der Pferde, insofern dasselbe nicht auf einem Augenleiden beruht, ist eine über der Krippe angebrachte Glasscheibe. Zuerst wird das Pferd vor Angst nicht fressen, aber wenn sich die Aufregung gelegt hat, gewöhnt sich das Thier an den Anblick und verliert viel von seiner Scheu. Ich habe dieses Mittel oft und mit gutem Erfolg angewendet.

Viele lassen die Scheuklappen so herstellen, daß das Pferd weder nach unten noch nach oben, sondern nur geradeaus sehen kann. Diese Scheuleder bewähren sich gut; auch die Blender (s. Fig. 85) sind empfehlenswerth, nur muß die Schnur angezogen werden, ehe das Thier den schreckhaften Gegenstand gewahr wird.

Pferde, welche nur auf einer Seite scheuen, kommen ebenfalls nicht selten vor; dieselben sind augenkrank und zwar einseitig kurzsichtig. Sie nehmen oft eine ganz schiefe Gangart an und sind wenig brauchbar.

Ist ein Pferd gegen Geräusche sehr reizbar, so stopft der Fahrer ihm die Ohren mit Watte zu; dieses einfache Mittel ist unfehlbar.

Pferde, welche nur aus Stallmuth oder Angewohnheit scheuen, sind durch Ruhe und Sanftmuth leicht zu behandeln, nicht jedoch durch Härte, die den Fehler nur steigert. Alle Gegenstände, welche das Pferd erregen

könnten, müssen seinem Anblick entzogen werden, d. h. das Pferd muß so abgebogen werden, daß es sie nicht gewahr wird. Sehr gut ist es, wenn der Fahrer das Pferd, während ein schreckhafter Gegenstand in der Nähe ist, recht kräftig annimmt, sodaß es vollauf beschäftigt ist und auf nichts Anderes zu achten vermag. Viele Fahrer glauben das Pferd zu bessern, wenn sie es auf den furchterregenden Gegenstand zu steuern. Diese Behandlung ist aber eben so fehlerhaft, als das Strafen; in dem dadurch hervorgerufenen Kampf bleibt das Thier doch fast immer Sieger. Wenn der Raum nicht erlaubt, das Pferd abzulenken, so ist das Zweckmäßigste, im ruhigen Schritt zu fahren, damit das Pferd sieht, daß keine Gefahr vorhanden ist.

Das Drängen in die Zügel oder das Auflegen auf die Deichsel kann nicht wohl als eine Unart des Pferdes betrachtet werden. Sehr häufig liegt diesem Fehler eine falsche Dressur oder unzweckmäßige, feste Zäumung zu Grunde. Jedoch giebt es auch Pferde, die überhaupt nicht anders gehen als indem sie sich mit ihrem ganzen Körpergewicht auf die Zügel legen, sodaß die Zunge vollständig schwarz wird und jedes Leben im Maule aufhört; zuletzt legen sie sich noch auf die Deichsel. Dies sind die mit dem „Dummkoller" behafteten Thiere. Hier hilft kein Umspannen und kein Stachelleder, weil das Pferd für jedes feinere Gefühl unempfindlich ist.

Pferde dagegen, welche diese Krankheit nicht haben, müssen, wenn sie „drängen", täglich umgespannt werden, damit beide Seiten eine gleichmäßige Dressur erhalten. Bleibt das Pferd widerspenstig, so muß zum Stachelleder gegriffen werden. — Drängt das Pferd von der Deichsel ab, so gilt dasselbe Verfahren.

Der Fahrer darf seine Pferde gar nicht erst soweit kommen lassen, daß dieser Fehler sich entwickelt. Sobald die Kopfstellung der Thiere eine schiefe wird, muß er der beginnenden Neigung zum Drängen entgegenwirken.

Das Streichen der Pferde ist für dieselben wie für den Fahrer sehr lästig. Die häufigsten Ursachen dieser Unart sind: Schwäche, fehlerhafte Stellung, faule, schläfrige Gänge, schlechter Beschlag und unregelmäßige Zügelführung. Ist das Pferd matt und schlaff, so hilft gute Wartung und regelrechte Zügelführung. Fehlerhafte Stellung kann nur durch Anwendung von Streichkappen verbessert werden. Über den schlechten Beschlag wird in einem späteren Kapitel gehandelt werden. Nachlässige, unrichtige Gänge müssen durch Peitschenhilfen verbessert werden: der Fehler liegt meist daran, daß das Pferd nicht im Gleichgewicht trabt.

Früher waren nur lederne Streichkappen gebräuchlich; jeder ältere Fahrer wird wissen, daß dieselben wohl mehr schadeten als nützten: die beständige Nässe machte sie steif und hart, sodaß sie die Haut abscheuerten. Neuerdings sind, besonders von der Firma Gebr. Sachs (Berlin, Neustädtische Kirchstraße), wichtige Verbesserungen auf diesem Gebiet in den Handel gebracht worden.

Die Hufwulst verhindert jedes Stoßen und Streichen der Hufzehe. Vor dem Beschlagen wird an der betreffenden Stelle des Eisens eine Lücke gefeilt,

in welche der Dorn der Wulst hineinpaßt, sodaß diese sich nicht verschieben kann. (Figur 86 a.)

Der Streichring (s. Fig. 86b) dient demselben Zweck wie die Hufwulst. Er besteht entweder aus einem Stück oder ist hohl und innen mit einem Riemen zum Erweitern versehen. Der Gummizackenring (s. Fig. 86c) wird über dem Fessel befestigt und hat den großen Vortheil, daß er sich nie verschiebt. Das Pferd findet stets einen Widerstand, der nicht verletzt. Die Ringe können je nach der Farbe des Pferdes lackirt werden und fallen durchaus nicht auf.

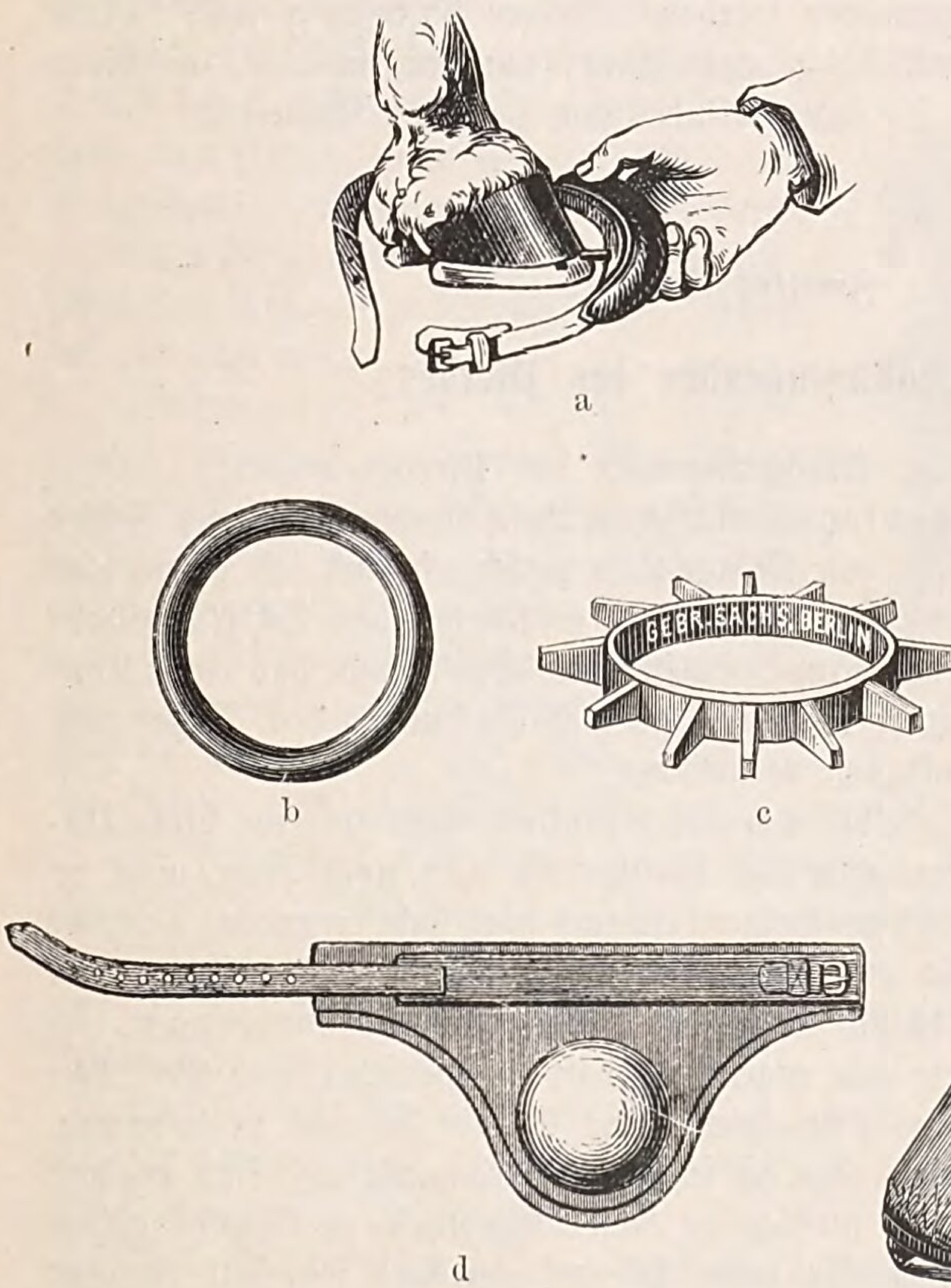
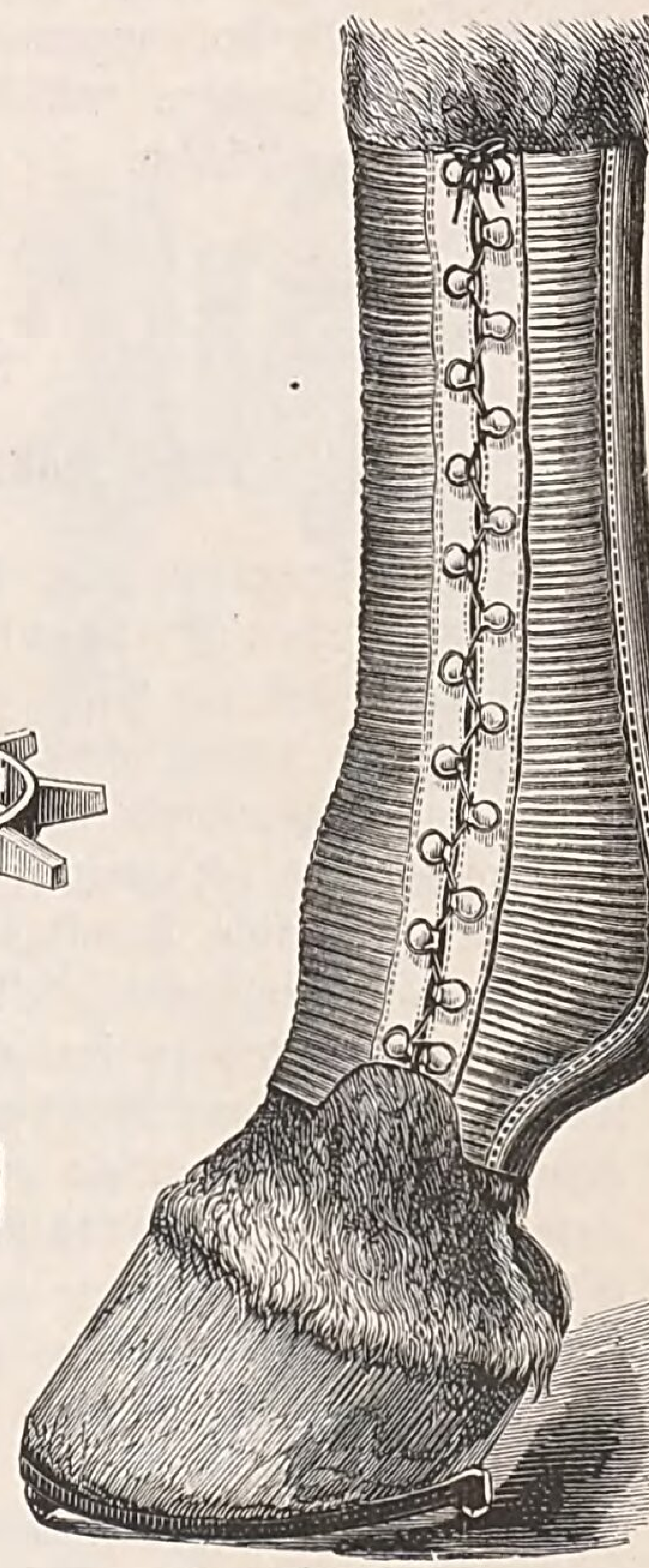


Fig. 86. Streichriemen und Streichring.


Fig. 87. Streichkappe.

Die Streichkappe (s. Fig. 86 d), welche ebenfalls über dem Fessel befestigt wird, bewährt sich nicht minder gut. Sie bleibt stets weich und hält durch ihre Elasticität den Stoß ab. Bei den Vorderfüßen wird jetzt allgemein der sogenannte Gummi-Schnürstrumpf benutzt. (S. Fig. 87.) Bei Wagenpferden ist derselbe von großem Vortheil, weil er jedes Gegenschlagen und Verletzen hindert. Ferner hat derselbe die gute Wirkung, dem Steilwerden der Fesseln und Kniekehlen vorzubeugen. Flußgallen und Überköthung werden durch längeren Gebrauch dieses Apparats geheilt.

Das Zungenblecken oder Zungenstrecken ist eine der häßlichsten Unarten des Pferdes. Die Ursache ist entweder in zu fester, harter Zäumung und zu hohem Aufsatz oder in einer Lähmung der Zungennerven zu suchen. Im ersteren Falle hat der Fahrer die Schuld; zu harte Fäuste und zu scharfe Zäumung müssen das Pferd gefühllos machen. Rege Thätigkeit des Maules, einfacher, elastischer Aufsatzzügel, das Losmachen der Genickmuskeln schaffen hier bald Abhilfe. Ist der Fahrer jedoch nicht im Stande, die Zunge des Pferdes von jedem harten Druck zu entlasten, so bediene er sich der Spiel- oder Löffelcandare, unter allen Umständen dürfen keine Gebisse mit Zungenfreiheit oder Galgen angewendet werden. Meiner Erfahrung nach ist die Schönbeck'sche Candare vollständig ausreichend, um zungenlahme, im Maul todte Pferde zu beleben. (S. Zweite Abtheilung, siebentes Kapitel.)

Zweites Kapitel.

Die Stalluntugenden des Pferdes.

Zu den schwersten aller Stalluntugenden des Pferdes gehört:

Das Koppen (Krippensetzen, Aufsetzen, Luftschnappen). Dieser Fehler besteht darin, daß das Pferd eine Menge Luft verschluckt und mit einem laut hörbaren Tone wieder ausstößt. Das Pferd erfaßt mit den Schneidezähnen irgend einen Gegenstand (die Krippe, Halfterkette, Stallwand, das eigne Knie, den Scheerbaum), um aufzusetzen. Dabei gelangt die Luft in den Magen und kann hier gefährliche Krankheiten verursachen.

Ob das Krippensetzen selbst als eine Krankheit oder als eine bloße Untugend des Pferdes zu betrachten ist, darüber ist man noch heute nicht im Klaren. Ein wirksames Mittel zur Heilung ist auch noch nicht erfunden. Den vor Jahren in England auf ein unschädliches, dauernd erfolgreiches Heilverfahren ausgesetzten Preis von 10000 Mark hat noch keiner davongetragen. — Ein alter Thierarzt äußerte mir gegenüber, daß Krippensetzen und Kolik Geschwisterkinder und beide ansteckend seien. Das Erstere ist nicht zu bestreiten, denn Krippensetzer leiden beständig an schlechter Verdauung und sind mit der Kolik so oft behaftet, daß die meisten an dieser Krankheit zu Grunde gehen. Daß jedoch das Krippensetzen für andre Pferde ansteckend sein soll, ist nicht wahr. Während meiner Militärzeit beobachtete ich einige zehn Krippensetzer, welche alle den Fehler schon vom Remonte-Depot mitgebracht hatten; ich habe nie gesehen, daß das Nachbarpferd derselben Untugend verfallen wäre.

Junge Pferde, welche sich das Koppen angewöhnt haben, können noch durch Tiefstellen der Krippen und Anlegen des Koppriemens curirt werden. Am besten bewährt sich der Koppriemen von James Plant (Hannover). (Siehe Fig. 88.) Dieser Riemen hat da, wo die Kehle berührt wird, ein derselben angepaßtes, zungenförmiges Eisenblech, welches bei leichten Koppern nach hinten, bei verhärteten nach vorn gerichtet werden kann. Will das Pferd koppen, so drückt die Eisenzunge fest auf den Kehlkopf, sodaß es dem Thiere unmög-

lich wird, den Schlund zu öffnen und seiner Neigung zu fröhnen. Der Riemen ist so eingerichtet, daß die Mähne des Pferdes nicht abgescheuert werden kann. Er ist dem Thiere durchaus nicht hinderlich und kann während der Fütterung angeschnallt bleiben.

Viele lassen den Pferden den Maulkorb anlegen, jedoch giebt es Thiere, welche trotz des Maulkorbes aufsetzen. Immerhin ist der Maulkorb dem alten einfachen Koppriemen vorzuziehen, welcher, wenn er wirken soll, so fest geschnürt sein muß, daß der Blutumlauf und die Athmung gehemmt werden, und der als eine thierquälerische Einrichtung bezeichnet werden muß, welche nirgendsmehr in Gebrauch sein sollte.

Gegen Luftschnapper empfiehlt sich vorzüglich die Günthersche Koppröhre. Hierbei wird dem Pferde, während es stillsteht, ein Mundstück ins Maul geschnallt, durch dessen zahlreiche Löcher eine Menge Luft einströmt, sodaß dem Thiere das Luftschnappen schließlich verleidet wird.

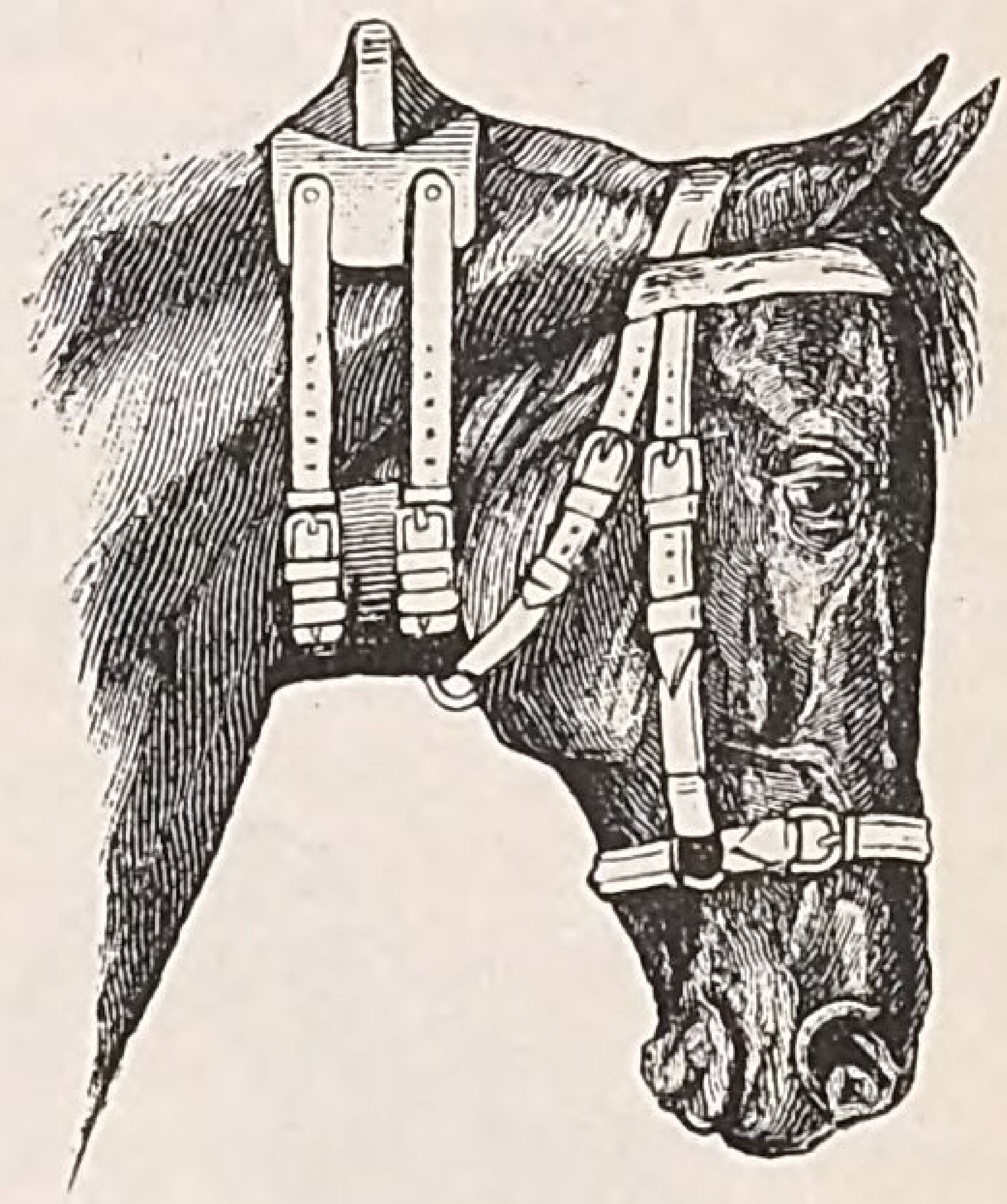


Fig. 88. Koppriemen.

Übrigens ist der in Rede stehende Fehler im Keime zu ersticken. Bemerkt der Fahrer, daß einer seiner Pfleglinge auf solche Untugenden verfällt, so genügt oft das Darreichen des Futters in vielen kleinen Portionen, viel und gute Streu, tüchtige Bewegung und eine gute Peitsche, um das Übel im Entstehen zu unterdrücken.

Futterneidische Pferde sind ebenso schwer zu bessern als Krippensetzer. In der Regel sind solche Pferde sehr gierig, ängstlich und öfters auch bösartig. Am besten thut der Fahrer, wenn er dem futterneidischen Pferde die Mahlzeit stets zuerst reicht, zugleich aber das Pferd festbindet, damit es nicht zu viel von seinem Futter verstreut oder gar seinen Genossen durch Beißen verwundet.

Obgleich der Futterneid als eine Untugend des Pferdes zu betrachten ist, habe ich solche Thiere doch stets gern gesehen; sie füttern sich gut und sind in der Regel sehr ausdauernd.

Das Leineweben ist eine häßliche Angewohnheit. Das Pferd nimmt mit den Vorderbeinen eine gespreizte Stellung an und wiegt den Körper fortwährend hin und her. Viele Pferde wetzen dabei auch die Zähne und schleifen dieselben vollständig ab.

Will man dem Leineweben Einhalt thun, so versuche man es mit einem großen Stande (Boxe), in welchem sich das Pferd frei bewegen kann. Dieses Mittel ist untrüglich. Ist jedoch kein Platz vorhanden, so muß der Fahrer sich der Fesselkette bedienen, welche ja nicht sehr zu empfehlen ist, aber das Übel unterdrückt. (S. Fig 89.)

Das Einhauen in die Halfterketten führt oft, weil das Pferd sich nicht leicht selbst befreien kann, zu schlimmen Verwundungen. Oft würgt sich

das Thier in solcher Lage völlig ab, zumal wenn es mit dem Hinterfuß in die Kette gestiegen ist. Öfters ist ein großes Juckgefühl oder Futterneid der Grund, häufig jedoch auch die Nachlässigkeit des Fahrers, der das Pferd nicht regelmäßig füttert.

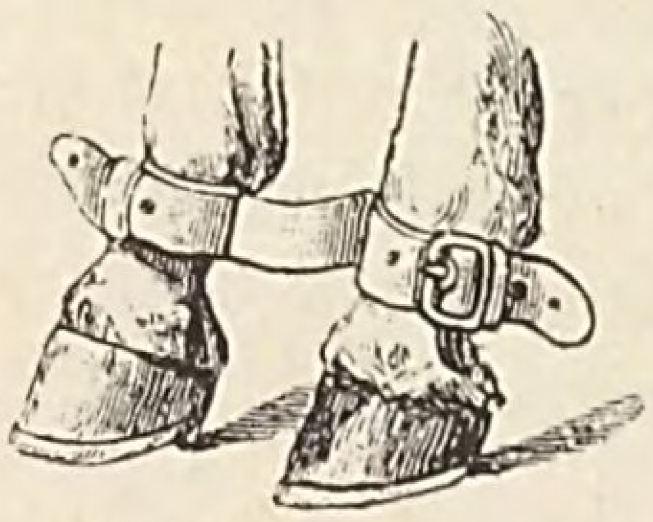


Fig. 89. Fesselriemen.

Gegen diese Untugend bietet die Rollenvorrichtung (siehe Kap. 1. der ersten Abtheilung) einen guten Schutz, bei welcher die Ketten oder Halfterzügel nie zum Hängen kommen. Freilich habe ich auch Pferde gekannt, die trotz der Rollenvorrichtung über den Zügel stiegen; gewöhnlich fraßen sie ihre Streu und versuchten dann durch Vorstellen des Vorderfußes in den Zügel zu gelangen. Bei solchen Pferden muß die Riemenschlinge angewendet werden, welche, wie aus Figur 90 ersichtlich ist, um beide Vorderfüße und den Bauchgurt gezogen wird. Dieser Riemen hilft auch bei solchen Pferden, welche ihre ganze Streu von vorn nach hinten wälzen, was dem Stall ein unordentliches Aussehen verleiht. Da sich das Pferd in diesem Riemen bequem bewegen und legen kann, so rathe ich jedem Fahrer den Gebrauch desselben an.



Fig. 90. Weberiemen.

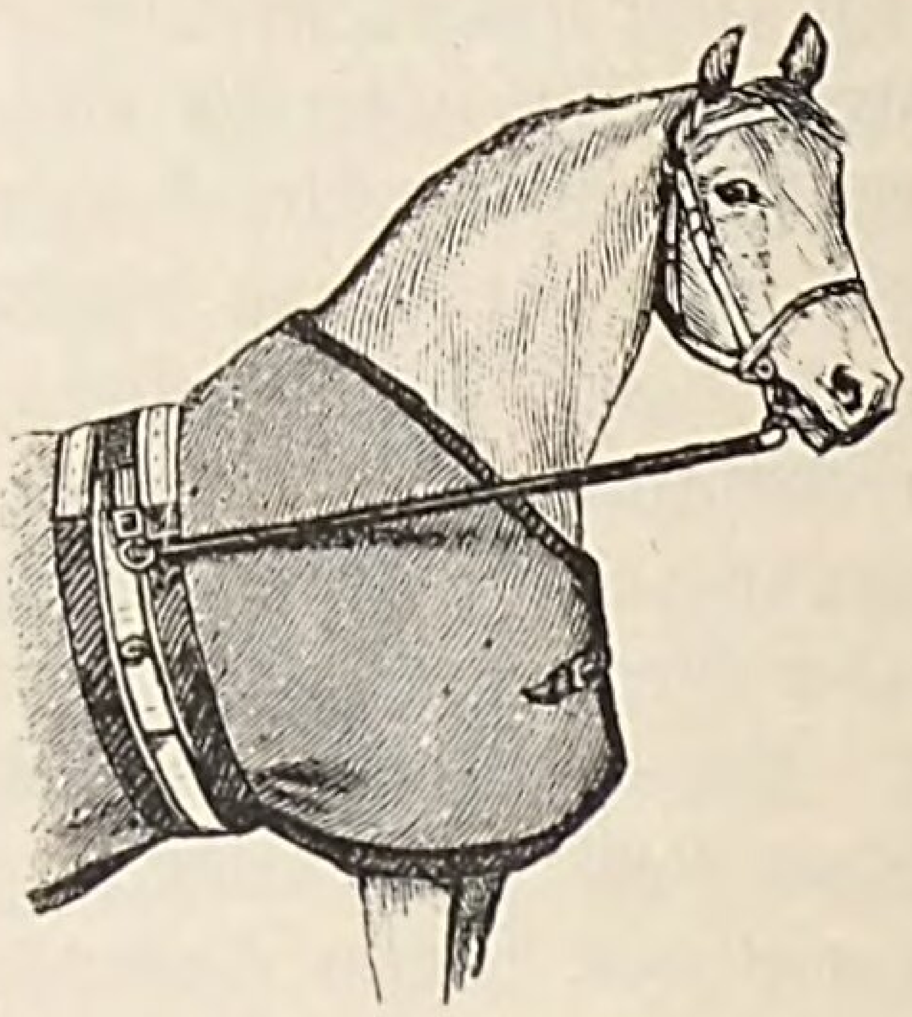


Fig. 91. Deckenstange.

Das Zerreißen der Decken ist eine Unart, welche dem Fahrer viel Ärger, dem Besitzer viele Kosten verursacht. Das beste Mittel dagegen ist der Maulkorb; nur muß dann der Fahrer, so lang das Pferd frißt, im Stalle bleiben oder während dieser Zeit die Decken entfernen. Ich habe die Halfterstange vorgezogen, welche, wie aus Fig. 91 ersichtlich ist, an dem Deckengurt und dem Halfter befestigt wird. Diese Stange ist dem Pferde jedoch beim Abwehren der Fliegen hinderlich, deßhalb hat man neuerdings einen Halfter erfunden, welcher am Kinnriemen mit einem starken Leder versehen ist, das sich, sobald das Pferd nach der Decke beißen will, vorlegt.

Das Zurücklegen oder Zurücktreten der Pferde aus dem Stande hat oft üble Folgen, hauptsächlich in Ställen mit zwei Standreihen. Es ist daher geboten, diesem Übel energisch entgegenzutreten. Jedoch ist vor allem die Ursache zu untersuchen. Viele Fahrer haben die Gewohnheit, die Streu

während der Tageszeit unter der Krippe aufzuschichten; da ist es denn natürlich, daß das Pferd dem üblen, erstickenden Geruch sich zu entziehen sucht. — Andre Ursachen können in dem Pferde selbst liegen, wenn dasselbe nämlich sich nicht legt, oder wenn es schläfrig, schlaff oder mit dem Dummkoller behaftet ist. Ein solches Thier ist, wenn es einen halben Meter aus dem Stande heraussteht und die mühsam geflochtene Matratze in wenigen Tagen zusammentritt, eine Unzierde des Stalles. Hiebe und eine Kette, welche den Stand schließt, helfen hier nichts. Versuchte man es damit, das Pferd kurz zu binden, so würde dasselbe sich erst recht in den Halfter legen und, wenn derselbe risse, kopfüber auf die Stallgasse schlagen. Das beste Mittel ist ein Halfter, welcher anstatt des Kinnstücks mit einem Strang, der sich frei bewegt, versehen ist. In diesen Strang wird der Halfterriemen eingezogen; sobald das Pferd zurücktritt, drückt der Strang gegen den Unterkiefer, und da dies noch schmerzhafter ist, als der Druck der Kinnkette, so wird das Pferd das Zurücklegen nun unterlassen.

Das Festliegen der Pferde ist ein ähnliches Übel. Ein solches Pferd wälzt sich so lange, bis es nicht mehr allein aufstehen kann. Wenn es die ganze Nacht gelegen, ist es oft gar nicht mehr auf die Füße zu bringen und fällt, sobald es hinten hochgerichtet worden ist, vorn wieder zusammen. Oft entsteht dadurch eine nie zu heilende Krankheit. Viele Fahrer binden solche Pferde so kurz an, daß sie mit dem Kopf nicht auf der Streu liegen können, allein es ist vorgekommen, daß das Thier sich dann nahezu erhängte: in diesem Falle muß schnell die Kette oder der Halfterzügel gelöst, im Nothfall zerschnitten werden. — Ein paar kräftige Peitschenhiebe wirken bei einem festliegenden Pferde zuweilen Wunder; es kommt aber auch vor, daß vier, fünf Mann mit großer Anstrengung das Thier hochheben müssen. Ist das Pferd endlich auf die Füße gebracht, so muß es sofort mit Fluid kräftig eingerieben und dann im Freien bewegt werden.

Viele Pferde legen sich gar nicht, sondern schlafen stehend, fallen aber dabei um und können dann nicht mehr selbst aufstehen. Hier dient am besten eine Bauchschwebe, in welcher das Thier vollständig hängt, sodaß es nicht umfallen kann. — Daß solche Pferde einen geringen Werth haben, ist selbstverständlich.


Fig. 92. Schlagkugel.

Das Schlagen der Pferde nach den Standwänden und Lattirbäumen ist eine sehr häufig vorkommende Unart. Manchen Thieren scheint es eine wahre Lust zu sein, wenn der Lattirbaum hin und her fliegt und die Splitter sich krachend von den Bohlen lösen. Hier hat das Polstern der Wände mit Stroh, Häcksel und dergl., das Umwickeln der Lattirbäume und Säulen oft guten Erfolg. Bei bösen und kitzlichen Pferden (Stuten) hilft das Mittel jedoch sehr wenig, sie schlagen, sobald ihnen nur ein Strohhalm zwischen die Beine kommt, alles kurz und klein. Bei solchen Pferden wendet man die Schlagkugel an. (S. Fig. 92.) Die Kugel wird mittelst eines gepolsterten Riemens um das Sprunggelenk geschnallt, sodaß sie auf der vordern Fläche des Schienbeins liegt und, sobald das Pferd schlägt, seinen Fuß trifft. — Viele ziehen den aus Guttapercha gefertigten Schlagring vor. Ein beliebtes Mittel gegen das

Standschlagen ist auch, eine leichte Stange über der Kruppe des Pferdes zu befestigen, sodaß es dem Gaul unmöglich gemacht ist, sein Hintertheil zu erheben.

Das Kronentreten kommt häufig bei sehr edlen Pferden vor; der Grund liegt in der fehlerhaften Stellung der Hinterfüße. Vorzugsweise sind diejenigen Pferde damit behaftet, welche den „Kreuzgang" haben. Alle Pferde dieser Art, die ich beobachtet habe, waren gute, flotte Gänger. Eisen ohne Stollen auflegen zu lassen ist das beste Mittel gegen dieses Übel, doch bietet es keineswegs einen vollkommenen Schutz. Im Winter, wenn „geschärft" werden muß, hat man mit solchen Pferden viel Noth; die Stollen dürfen erst vor dem Wagen eingedreht und müssen nach der Rückkehr sofort wieder entfernt werden. Ein andres Mittel, das ich stets mit Erfolg angewendet habe, ist ein starkes Leder, welches, über den Huf geschnallt, denselben vollständig schützt.

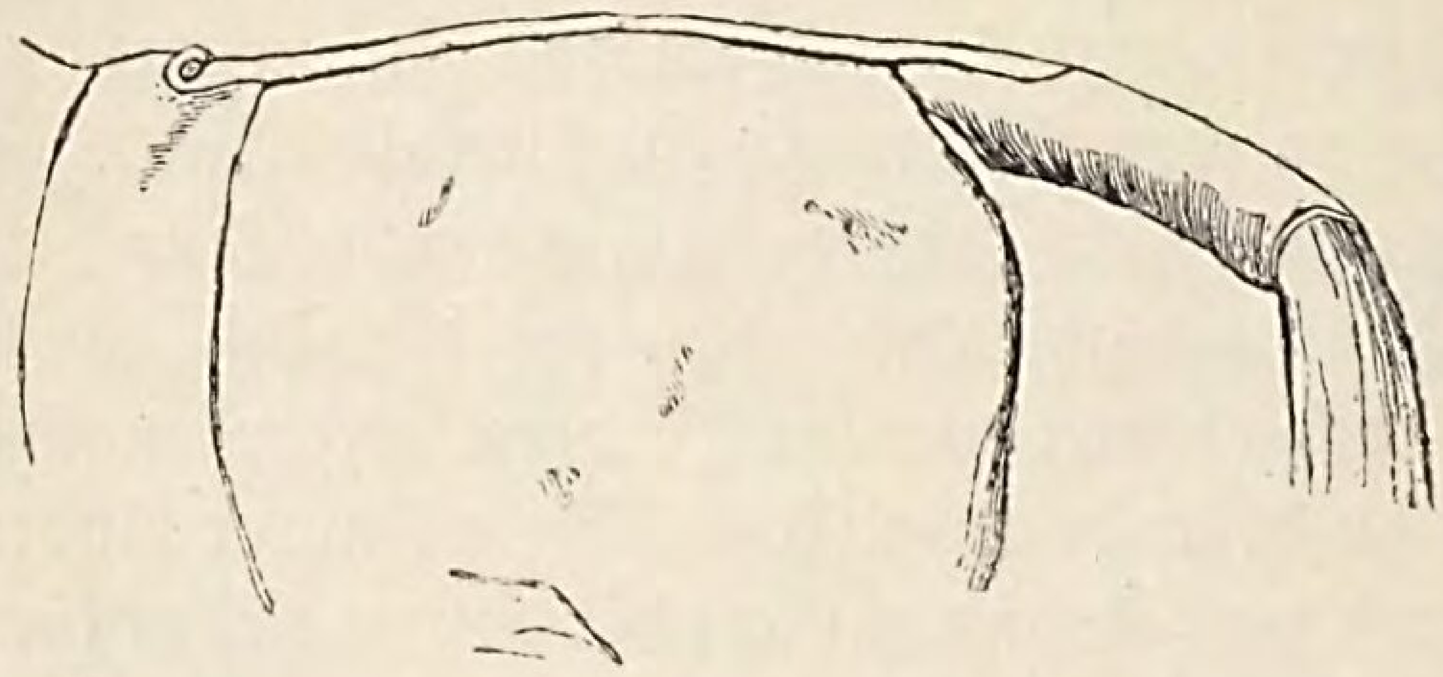


Fig. 93. Schweiffutteral.

Gegen das Herauswerfen des Futters aus der Krippe hilft nur eine Absperrung der Muschel mit eisernen Schienen. Die Ursache des Fehlers liegt darin, daß das Pferd zu viel Futter auf einmal erhält: sobald es warm wird, kehrt das Pferd dasselbe mit den Lippen aus der Krippe hinweg. Sehr zweckmäßig ist es hierbei, den Gaul kurz zu binden, damit er das Futter nicht über die Kante der Krippe hinausschleudern kann.

Das Schwanzjucken hat seine Ursache entweder in schlechter Pflege, Unreinlichkeit und Ungezieser oder in Schärfe des Blutes. Unreinlichkeit und Ungezieser wird durch fleißiges Waschen mit grüner Seife und Einreiben der Schwanzrübe mit Salzwasser bekämpft. — Gegen Ausschlag und Eingeweidewürmer wendet man gelind abführendes Futter, als Möhren, Zucker und Erbsenheu an. Ein gutes Mittel besteht aus 12 Gramm Brechweinstein, nach einer Hungercur von 24 Stunden in einem Eimer Wasser gegeben. — Bei Grind, Ausschlag und Läusen oder Milben wirkt Carbolsäure, Petroleum oder Quecksilbersalbe; neuerdings wendet man auch Sublimat an. Oft habe ich, wenn das Jucken sehr stark wurde, mit einem Federmesser mehrere leichte Schnitte in die Schweifrübe gemacht und die Wunden nach dem Ausbluten mit Salz eingerieben: dies sehr gute Mittel gab mir ein Trainer an. — Pferde, welche in Gefahr stehen, sich die Haare abzuscheuern, müssen mit einem Schwanzleder versehen werden. (S. Fig. 93.)

Böse Schläger, welche nach Menschen schlagen, sind sehr gefährlich und können großes Unheil anrichten. Der Fehler rührt entweder von schlechter Behandlung und Neckereien her oder er beruht auf Vererbung. Meist sind Stuten und Wallache, nur selten Hengste damit behaftet.

Ich habe nur einen Hengst gekannt, der ein gefürchteter Schläger war. Ich schrieb seinen Zustand dem Blute und der schlechten Erziehung zu. Viele riethen, ihn noch im siebenten Jahre castriren zu lassen, aber ich war überzeugt, daß dies das Übel nur verschlimmert hätte. Außerdem war er auch ein sehr gefährlicher Beißer, wie sein Genosse, ein Wallach, der jedoch bei Weitem nicht so bösartig war. Keinen Menschen ließ er in seinen Stall und wehrte sich mit Hinter- und Vorderfüßen, während er zugleich die Zähne wies. Ich versuchte dem Thiere durch den Blick meines Auges und einen starken Ochsenziemer beizukommen; der Hengst zeigte jedoch vor beiden nicht den geringsten

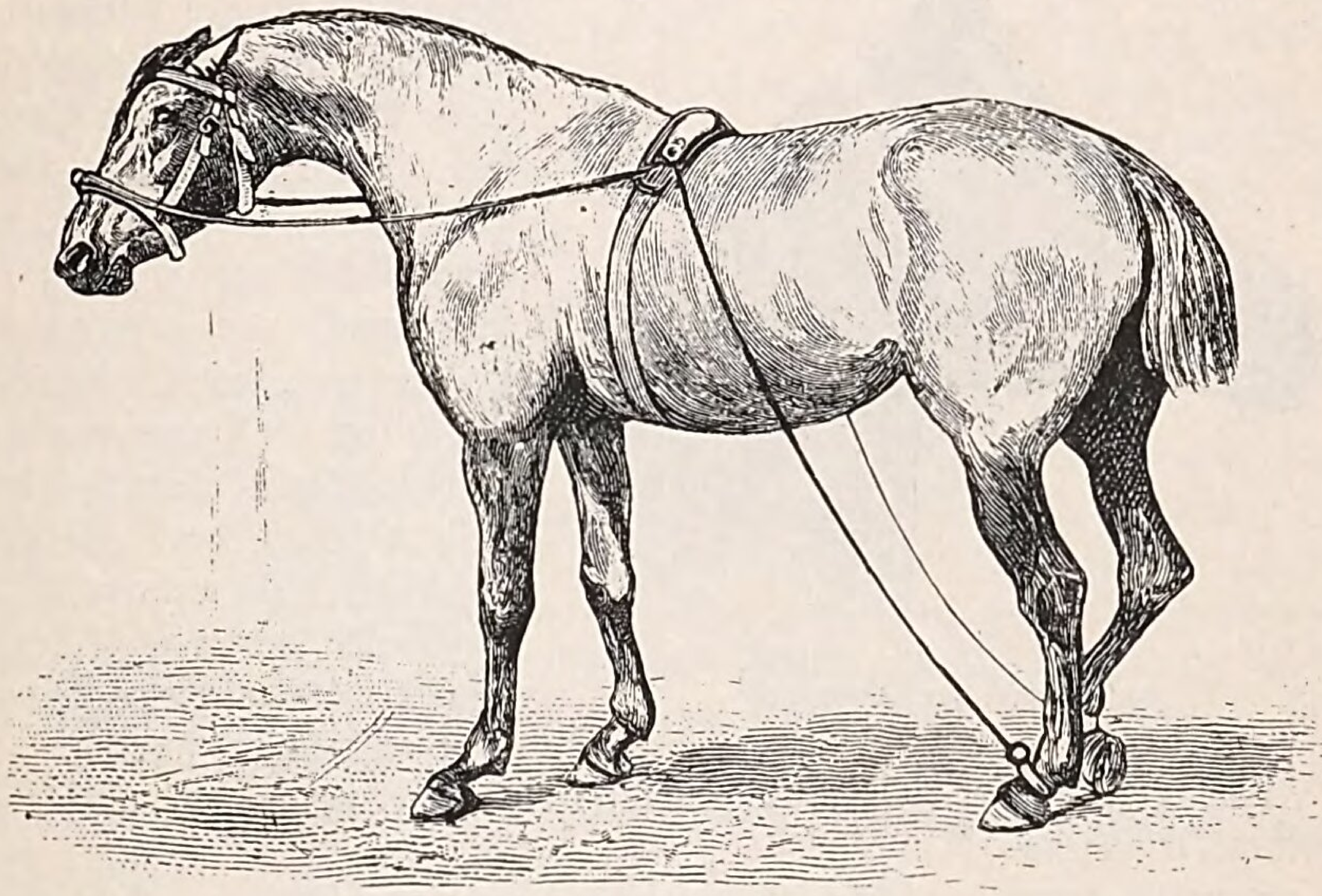


Fig. 94. Vorrichtung bei Schlägerpferden.

Respect. Endlich wandte ich kaltes Wasser an; ich reizte den Hengst, und so oft er Miene machte, auf mich los zu stürzen, übergoß ich ihn mit einem Maß Wasser, bis er sich am Ende ängstlich, zitternd in die Ecke verkroch. Seitdem versuchte er nie mehr mich mit den Zähnen zu erfassen; desto mehr freilich gebrauchte er seine Hinterläufe. Nun befestigte ich einen Strohsack mit zwei Stricken an der Decke, sodaß derselbe gerade bis zum Sprunggelenk des Hengstes reichte. Der Hengst schlug den Sack sogleich hoch in die Luft, aber der zurückkehrende Sack gab ihm den Schlag wieder; dieses Spiel dauerte über eine Stunde, bis endlich der Hengst schweißtriefend den Kampf aufgab. Ich ließ den Sack hängen, aber das Thier kehrte sich nicht mehr daran. Ebenso erzog ich den Wallach. Nur einmal hatte ich später einen Kampf auf Tod und Leben mit dem Hengst zu bestehen; ich blieb Sieger und ertheilte ihm eine gewaltige Tracht Prügel: seitdem war sein Widerstand gegen mich gebrochen. Jedoch war und blieb ich der einzige Mensch, der ihm nahekommen, ihn füttern und pflegen durfte.

In letzter Zeit bediente ich mich der Graf Keller'schen Erfindung. (S. Fig. 94.) Dieselbe bezweckt, dem Pferde durch Anlegen eines Halfters, ähnlich dem Kappzaum, und zweier Zügel, welche durch einen starken Riemen an

dem Hinterfessel befestigt werden, das Schlagen gänzlich zu verleiden: so oft das Thier mit dem Hinterfuße schlägt, erhält es einen starken Ruck an der Nase. Diese Vorrichtung ist practisch, nur ist mir der Nasenriemen mit seiner Eisenschiene bedenklich. Ich habe ihn sofort entfernt und mich eines ganz gewöhnlichen Stallhalfters bedient, der auch vollständig genügt. — Bei jedem Hengste ist auch die Anwendung eines Halfters, wie ihn Fig. 95 zeigt, sehr anzurathen; derselbe macht es dem Hengst unmöglich, sich zu befreien und Unheil anzurichten.

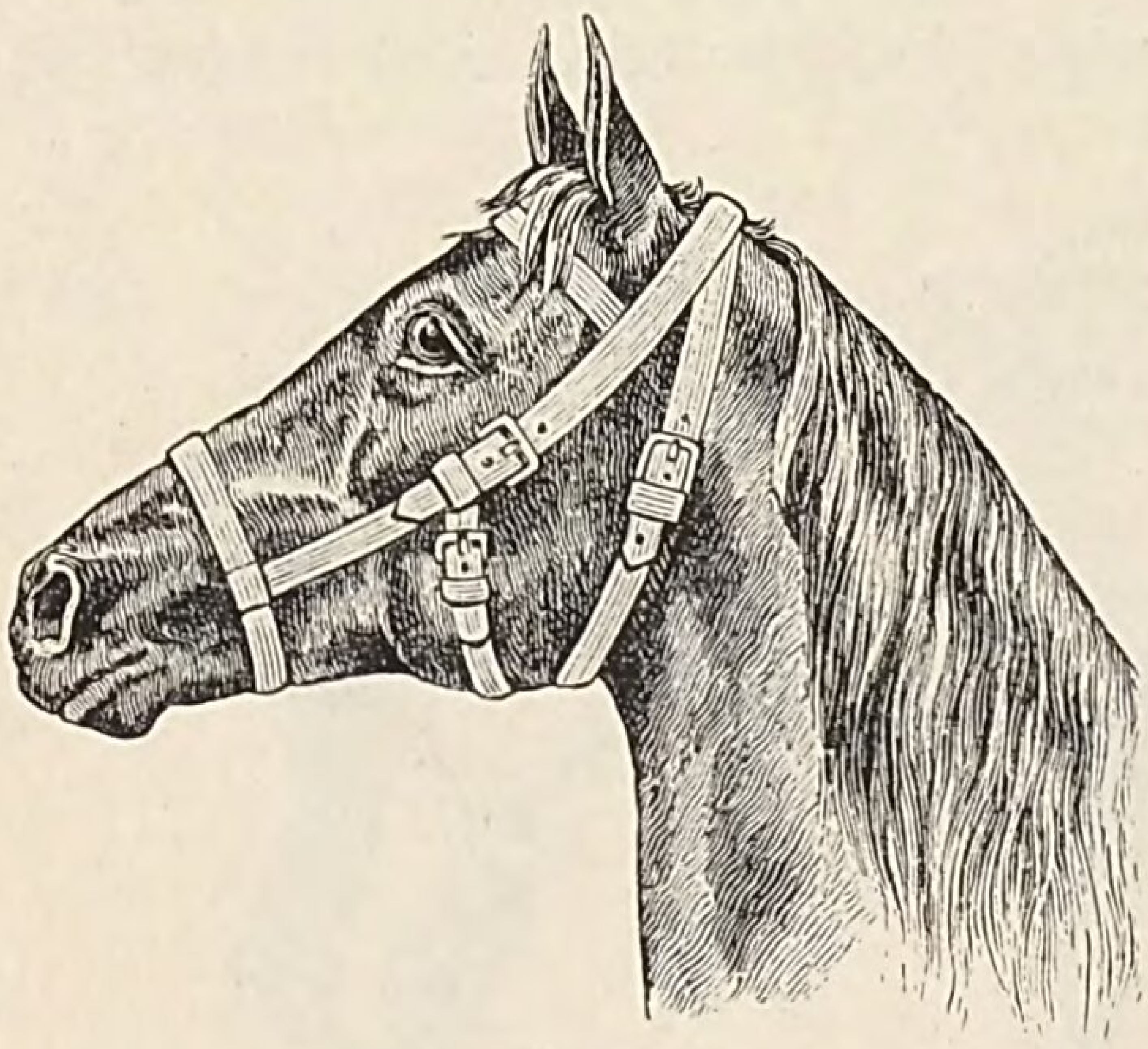


Fig. 95. Practischer Stallhalfter.

Wallache und Stuten sind noch mehr gefürchtet, als Hengste; Stuten besonders während ihrer „Rossigkeit". Sobald ihnen irgend ein Gegenstand in den Weg kommt, schlagen sie mit solcher Kraft und Schnelligkeit um sich, daß der Vorsichtigste vor ihnen auf der Hut sein muß. Jedes andere böse Pferd legt die Ohren an: nicht so diese Stuten. Sie sind deßhalb unberechenbar. Je edler das Blut, desto mehr tritt diese Reizbarkeit hervor. Viele Stuten können während dieser Zeit gar nicht aufgeschirrt werden.

Das Beißen der Pferde ist gleichfalls eine böse, wenn auch minder gefährliche Untugend.

Hengste neigen, wie schon früher erwähnt, mehr zum Beißen, als Wallache und Stuten. Schon in ihren Fohlenjahren zeigen sie den Hang dazu, anfangs aus Muthwillen und Ungeduld, später aus Kampflust und Zorn.

Die Mittel dagegen sind: der Maulkorb, die Kaltwasserkur, Beißenlassen in rohes oder in gekochtes, ganz heißes Fleisch. Gegen einen guten Maulkorb habe ich nur dies einzuwenden, daß derselbe gerade während des Fressens, wenn das Pferd am meisten aufgeregt ist, abgenommen werden muß. Die Kaltwasserkur hat mir bessere Dienste geleistet; jedoch muß der Fahrer dabei das Pferd so binden, daß es ihn nicht erfassen kann. Mit Hinhalten von rohem Fleisch habe ich keine Resultate erzielt; heißes Fleisch kann eher als abschreckendes Mittel dienen, ist aber mit dem Umstand verknüpft, daß das Pferd sich daran das Maul verbrennt und einige Tage nicht frißt. — Ein Mittel, welches ich noch nicht angewendet habe, ist folgendes. Ein Stück blaues Vitriol, etwa von der Größe einer Haselnuß, löst man in $^1/_2$ Liter Wasser und setzt soviel Salmiakgeist hinzu, bis die Flüssigkeit klar erscheint. In diese taucht man einen Schwamm, steckt ihn auf einen Stock und hält ihn dem Pferde hin. Der Geschmack soll so ekelerregend sein, das die Thiere nach demselben nie mehr beißen.

Übrigens ist auch bei der Behandlung dieser Untugend zur Güte und

Ruhe zu rathen. Zu viel Schlagen und Stoßen mit den Füßen erbittert das Pferd nur noch mehr.

Viele Pferde zeigen eine tiefe Abneigung gegen einzelne Menschen; sobald dieselben sich ihnen nähern, werden sie aufgeregt und stürzen auf sie zu. Solche Leute sind im Stall jedenfalls nicht zu verwenden.

Drittes Kapitel.

Die Dressur des Wagenpferdes.

Die Dressur des Wagenpferdes ist nach meiner Überzeugung schwerer als die des Reitpferdes. Viele Pferde sind durchaus nicht zum Ziehen zu bringen, aber unter dem Sattel gehen sie ruhig und fügen sich dem Willen des Reiters. Dagegen habe ich noch kein Pferd gesehen, welches sich nicht reiten ließ und dennoch ein gutes Wagenpferd geworden wäre.

Viele wollen gar nicht ziehen, andre werfen sich zu Boden und zertrümmern Geschirr und Wagen. Diese natürliche Abneigung dem Pferde zu benehmen, erfordert große Geduld, Verständniß und Überlegung.

Der Besitzer kauft seine Pferde roh vom Händler; eine Dressur kann der Händler dem Pferde nicht geben, dazu fehlen ihm Zeit, Neigung und Kenntnisse. Die Pferde fahren mit dem Vorfahrer, nicht der Vorfahrer mit den Pferden. Die einzigen Mittel, die der Vorfahrer anwendet, sind rohe Gewalt und die Peitsche; durch beides weiß er seine Pferde zum Gehorsam zu zwingen.

Statt diese neu gekauften Pferde nun einem tüchtigen Fahrmeister oder Kutscher anzuvertrauen, überläßt sie der Besitzer meist einem „Bereiter", welcher kaum eine Ahnung von der Reitdressur, viel weniger von der Fahrdressur besitzt.

Um ein guter Dressirer zu sein, muß der Fahrer zugleich die Reitkunst verstehen, beides geht Hand in Hand.

Ich habe viele Fahrer gekannt, welche alte gefahrene Pferde sehr gut steuerten, bei jungen Pferden aber ganz versagten. Es war ihnen noch gar nicht geläufig, daß das Pferd ein scheues, ungestümes Thier ist, und daß seine erste Neigung dahin geht, sich von allem zu befreien, was sein Erstaunen oder seine Furcht erregt. Der Bauer zwar spannt sein Fohlen mit dem dritten Jahr an und hat dabei weiter keine Schwierigkeiten; er verlangt aber auch nichts, als daß das Pferd zieht. Das thun auch alle Pferde kalten Schlags. Jedes schlaffe, schwere, lymphatische Pferd wird schon von Natur durch das Wesen seines Temperaments dressirt. Man spannt es mit mehreren Genossen zusammen vor eine geringe Last, und so ist es wohl unausbleiblich, daß es sich fortbewegt und in kurzer Zeit gebrauchsfähig ist.

Ganz anders verhält es sich mit den Voll- und Halbblutspferden. Man stößt bei ihnen auf Widerwärtigkeiten, die nur durch eine gründliche Dressur beseitigt werden können. Indessen finden sich auch unter den Blutspferden einzelne, welche ohne Weiteres allen Anforderungen nachkommen und sich auch bei einer nur ein wenig geschickten Behandlung selbst erziehen. Andre Pferde dagegen, welche sich wirklich gelehrig zeigten, werden durch falsche Behandlung, z. B. wenn man sie

zu schnell vorwärts bringen will, verdorben und sind dann viel schwerer zu dressiren, als wenn man ruhig den langen Weg der Geduld verfolgt hätte.

Ich werde deßhalb die sorgfältigste, langsamste Dressur bis in ihre kleinsten Einzelheiten schildern; ich habe dabei einen Anfänger, der über alles belehrt werden muß, im Auge.

Die Dressur des Wagenpferdes beginnt nicht eher als mit dem vollendeten fünften oder sechsten Lebensjahr; wird das Pferd früher stark angestrengt, so geht es häufig bald ein, oder, wenn dies nicht der Fall ist, entwickelt es Fehler, die nicht mehr zu beseitigen sind. Das fünfte oder

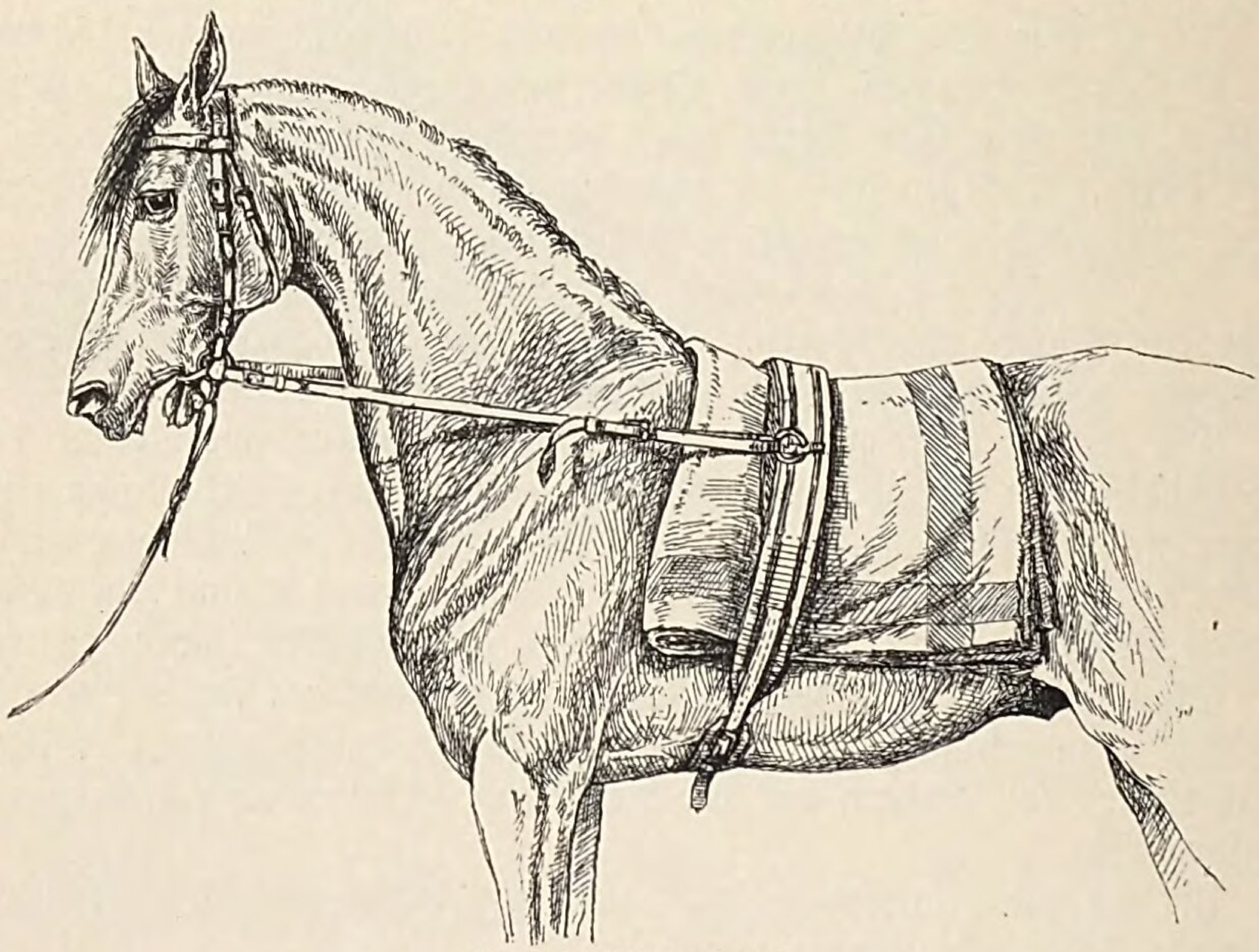


Fig. 96. Abkaumaßregel.

sechste Jahr macht im Leben des Pferdes denselben Abschnitt, wie das zwanzigste bis fünfundzwanzigste im menschlichen Leben: der Körper wächst nun erst zu seiner vollen Größe, Kraft und Leistungsfähigkeit heran und verträgt eine straffe, geregelte Berufsthätigkeit.

Gut ist es, wenn der Fahrer die Dressur in einer Zeit vornehmen kann, in welcher er sonst unbeschäftigt ist, der Privatkutscher also z. B. während die Herrschaft auf Reisen geht; er kann sich dann ganz den Thieren widmen, die jungen Pferde schulen und ältere, die schlechte Angewohnheiten angenommen haben, wieder zurechtbringen.

Die erste Voraussetzung der Dressur ist eine sorgfältige Pflege, welche das Zutrauen des Pferdes zu seinem Herrn oder Wärter weckt und erhält.

Einige Tage nach dem Kauf wird das junge Thier mit einer Wassertrense gezäumt, mit Decke und Deckengurt versehen, an beiden Seiten des Kastenstandes ausgebunden und schließlich durch die Trensenzügel mit der Abkaumethode bekannt gemacht. (S. Fig. 96.) Dies geschieht täglich zweimal je eine halbe Stunde.

Nach dem Abkauen ist es dienlich, das Pferd unter den Sattel zu nehmen, wobei jedoch während der ersten Zeit die größte Vorsicht gebraucht werden muß. Ist das Pferd sattelzwängig oder ein „Bocker", so ist es zweckmäßig, ihm einen Sandsack aufzuschnallen und es an der „Longe" gehen zu lassen.

Geht das Pferd nach einigen Tagen gut, so versuche man es täglich früh und Nachmittags je eine Stunde zu reiten. Jedoch hat man sich hierbei auf diejenige Dressur zu beschränken, welche dem Wagenpferde als solchem dienlich ist; Galoppreiten und Springen ist streng zu vermeiden.

Ein versammelter Schritt, kurzes und schließlich starkes Trabtempo sind einzuüben, hierbei ist das Pferd bald rechts, bald links zu stellen, damit die Ganaschen sich tüchtig ausarbeiten und eine gute Aufwölbung des Rückens sowie ein freies Spiel der Halsmuskeln erzielt wird.

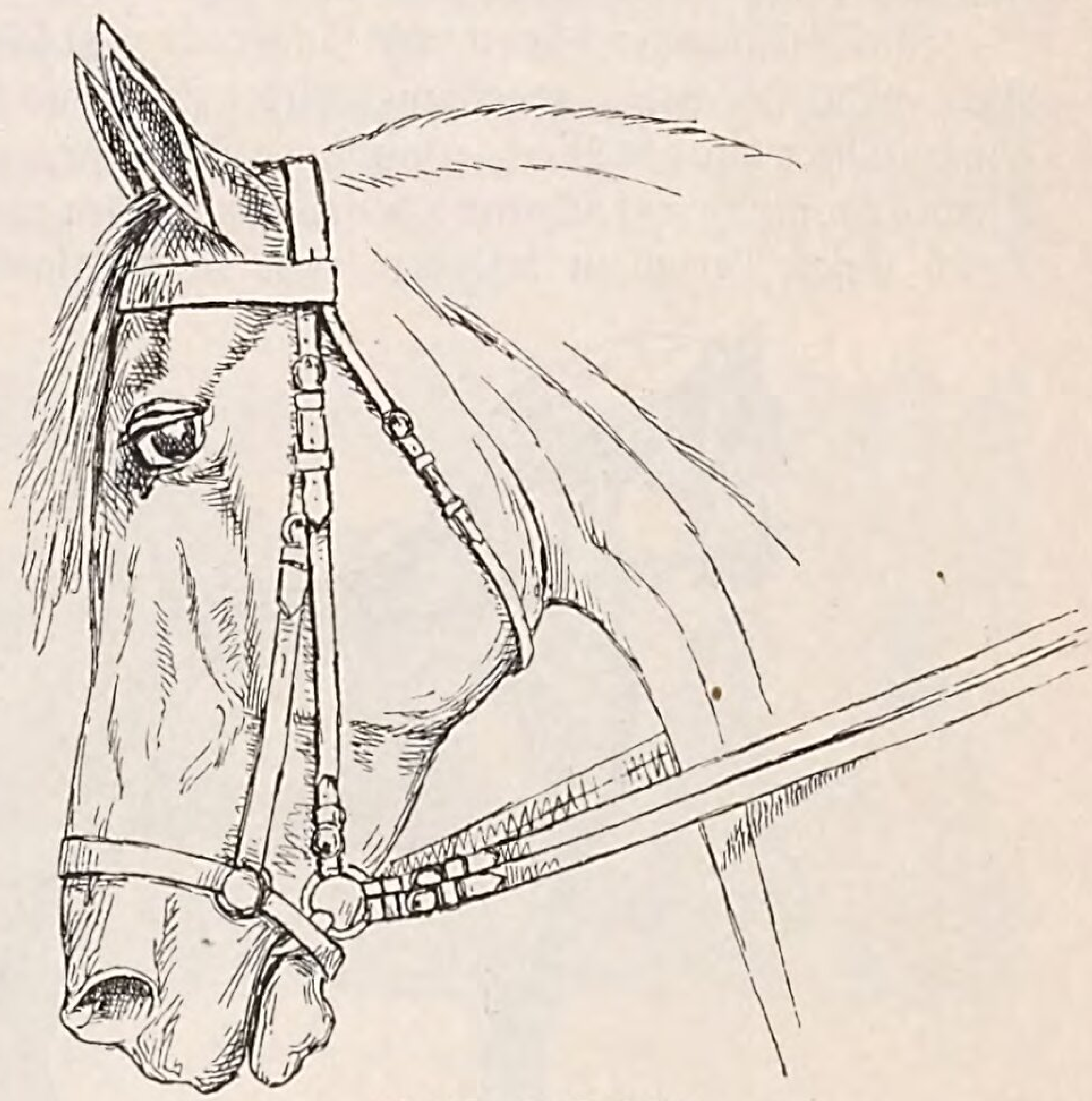


Fig. 97. Dressurhalfter.

Viele junge Pferde sind anfangs gebißscheu und suchen sich hinter den Zügel zu verstecken; aber die gründlich eingeleitete Abkauarbeit und eine kräftige Heranziehung der Hinterhand zwingt das Pferd am Zügel zu gehen. „Zügelkriecher" werden in der Regel Zappler; den Pferden diese Unart abzugewöhnen ist daher die erste Aufgabe.

Zu einer gründlichen Dressur im Reiten leistet (s. Fig. 97) gute Dienste der Reithalfter. Derselbe macht es dem jungen Pferde unmöglich, sich dem Gebiß zu entziehen und unterstützt den Reiter in der Anwendung schärferer Mittel. Durch ihn wird es dem Dressirer bald gelingen, eine normale Kopfstellung zu erzielen, eine solche nämlich, bei welcher das Pferd den Kopf senkrecht und die Nase in gleicher Höhe mit den Hüften und nicht über dem höchsten Punkt des Widerrists trägt, sofern dies bei seinem Halsbau überhaupt möglich ist.

Läßt sich das Pferd durchaus nicht reiten, so muß es, wie bereits erwähnt, an die Longe genommen werden, ein Werkzeug, das freilich nur wenige Dressirer zu gebrauchen verstehen, und das in ungeschickten Händen gefährlich ist. Zu der Anwendung der Longe (s. Fig. 98) gehören ein Bauchgurt, eine Trense mit vier Zügeln und die Peitsche. Zum Longiren sind in der ersten Zeit zwei Mann erforderlich: der eine hält die Longe, während

der andere die Peitsche führt. Der Platz des Letzteren ist hinter der Longe. Ein sehr geschickter Longenführer kann mit der Peitsche (die er ganz wie beim Fahren handhabt) das Pferd lose machen und strafen. Zum Gebrauch der Longe ist Geduld, Ruhe und eine leichte, zart fühlende Hand erforderlich. — Die ersten paar Mal pflegt das junge Pferd in Ungeduld und Angst vor der Peitsche im Galopp loszustürmen; der Longirer muß nun suchen, dem Pferde jede Furcht vor der Peitsche zu benehmen und zugleich die Longe so zu führen, daß das Pferd sofort in Trab fällt.

Die Trabübungen dürfen nicht länger als zehn Minuten dauern, damit das Pferd nicht übermäßig angestrengt wird. Während der Ruhepause tritt der Longenführer vor das Pferd, erfaßt beide Trensenringe und sucht, den Kopf des Pferdes vor der Brust festhaltend, dasselbe zu bewegen, einen Schritt zurückzutreten. Durch dieses Verfahren befördert man die Biegsamkeit der Sprunggelenke.

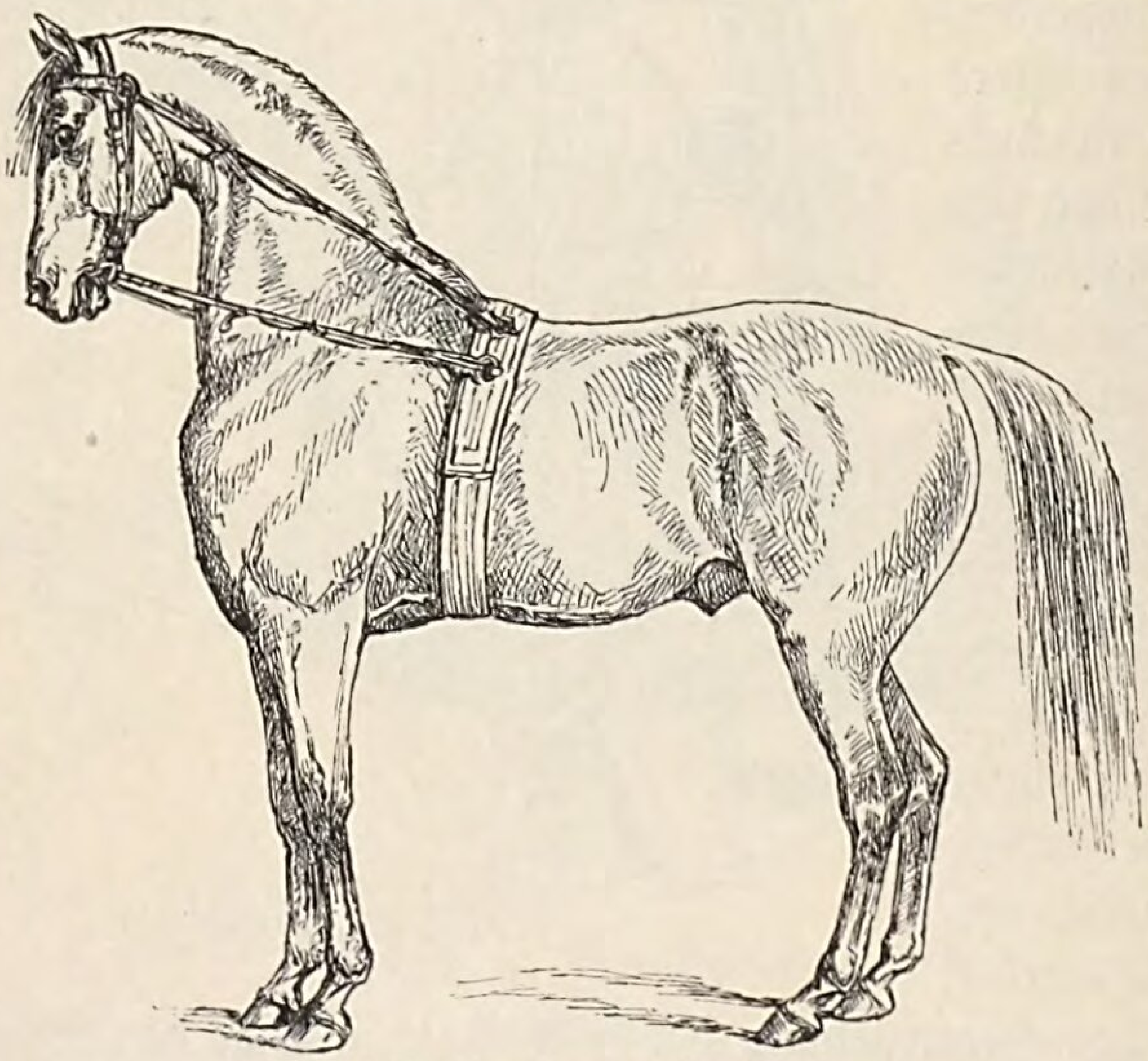


Fig. 98. Longirajustement.

Sobald das Pferd durch die Longenarbeit so weit gebracht ist, daß es willig gehorcht und den Hilfen Folge leistet, kann der Reiter aufsteigen.

Die Reitdressur kann in sechs Wochen beendet sein und hierauf die Dressur für den Wagen beginnen. Pferde, welche sich in sechs Wochen vollständig im Reiten und Fahren ausbilden lassen, sind selten.

Zunächst wird das Pferd mit dem Geschirr und dem Scheuklappenzaum versehen. Hierbei muß Vorsicht geübt werden; ein junges Pferd kann durch rohes und ungeschicktes Anschirren für immer verdorben werden. Es wird scheu, versucht zu schlagen und wirft sich rücklings hin. Besonders schwierig ist das Auflegen des Schwanzriemens. Derselbe darf nicht zu kurz sein, weil ihn das Pferd beim Aufblähen ohnehin verkürzt.

Ist das Pferd aufgeschirrt, so wird es an der Hand auf dem Hofe umhergeführt. Nun wird an jedem Strang noch ein zweiter, starker Strang befestigt; je ein Mann erfaßt einen der so verlängerten Stränge, während

der Dritte das Pferd an der Longe zu führen sucht. (s. Fig. 99.) Die Stränge müssen straff sein und dürfen die Beine des Pferdes nicht berühren. Beide Mann lassen sich nun langsam vorwärtsziehen, erst im Schritt, dann im Trabe. Kommt das Pferd willig allen Anforderungen nach, so ist viel gewonnen. Später werden die Wendungen eingeübt, wobei die Stränge Flanken und Beine berühren können; denn auch hieran muß das Pferd gewöhnt werden, besonders wenn es ein kitzliches, heftiges und ängstliches Thier ist. Eine Stunde täglich in dieser Weise vorbereitet, wird das Pferd sich in kurzer Zeit an seine Bekleidung gewöhnen.

Nun kann zur Anspannung geschritten werden. Viele Pferde zeigen Furcht vor dem Wagen und lassen sich nur schwer an demselben befestigen; man legt deßhalb auf den Wagen etwas Heu, Brod oder Mohrrüben, führt das Pferd ruhig heran und läßt es die Lockspeise herunterfressen.

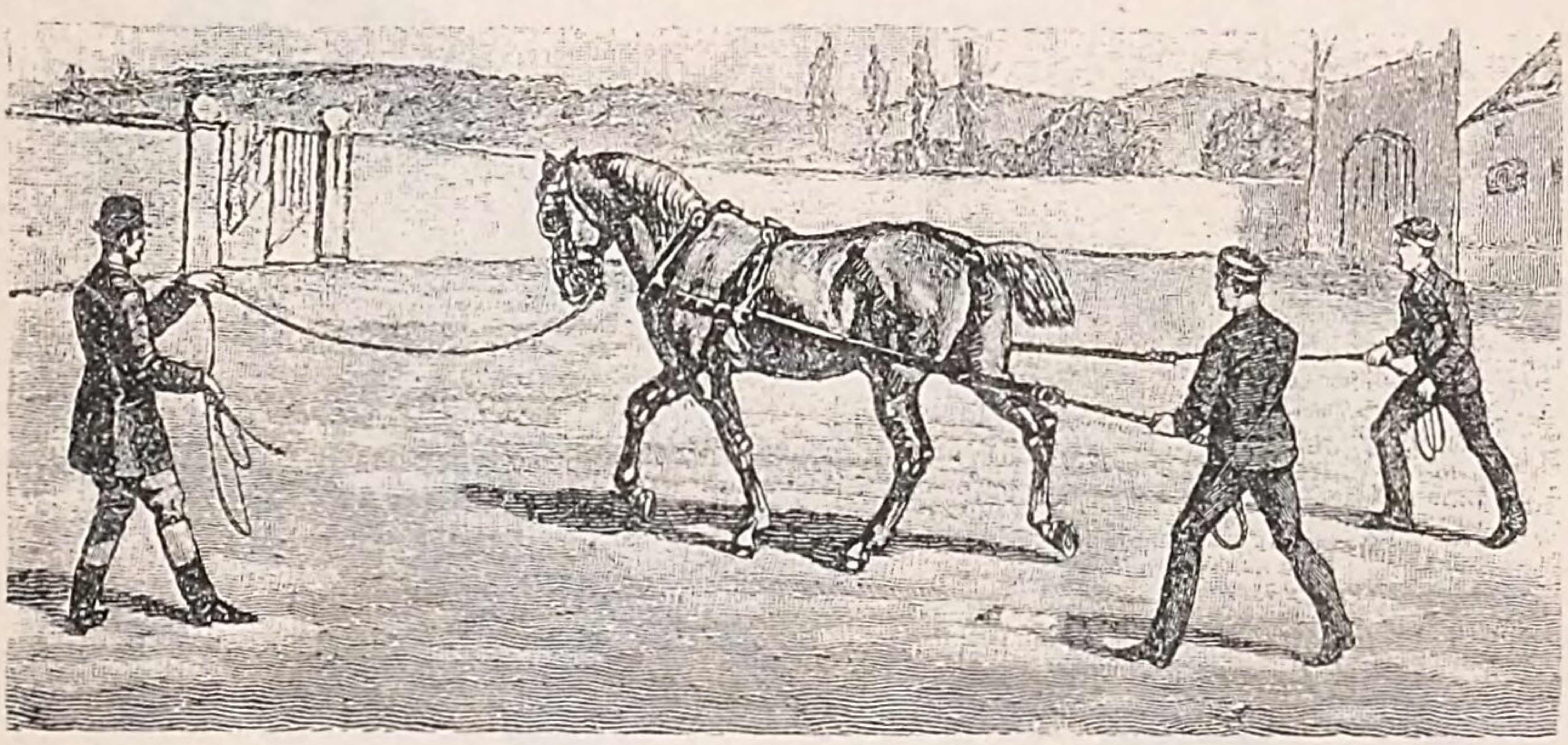


Fig. 99. Anleitung zum Ziehen.

Bei der Dressur vor dem Wagen bedient man sich eines zweispännigen, hohen Break, der hinten am Fußbrett gepolstert und in der Mitte durch eine auf der Deichsel entlang laufende Scheidewand erhöht ist. (S. Fig. 100.) Viele Fahrer ziehen die einspännige Dressur vor; ich bin jedoch der Überzeugung, daß ein junges Pferd nur in Begleitung eines älteren, zugfesten Thieres gut und sicher eingefahren werden kann. Das junge Pferd nimmt alle Eigenschaften des älteren an, während es, einspännig gefahren und sich allein überlassen, in seiner Unerfahrenheit keine Stütze zu finden weiß.

Natürlich muß das zum Einfahren benutzte Geschirr, besonders Kummet, Stränge und Leinen, haltbar und dauerhaft sein. Reißt bei der ersten Fahrt etwas entzwei, so hat dies auf die Dressur oft eine unheilvolle Wirkung. Der Aufsatzzügel kann vorerst ganz weggelassen werden. Als Gebiß dient während der ersten Tage eine starke Fahrtrense. Jedoch rathe ich, dem Pferde, sobald als möglich, die Candare anzulegen. Die Schönbeck'sche Fahrcandare (s. S. 57) wird hier sehr gute Dienste leisten: das Pferd lehnt sich an diese Candare sehr leicht an, und der Fahrer erhält doch mehr Gewalt über das Thier, als dies bei der gewöhnlichen Fahrtrense der Fall ist.

Bei der Anspannung müssen auf alle Fälle zwei Gehilfen zur Hand sein.

Der eine führt das Pferd an den Wagen, schließt leicht den Aufhalter und bleibt dann vor der Deichsel stehen. Der zweite Gehilfe strängt das Pferd an, giebt dem Fahrer, welcher währenddessen behutsam den Bock bestiegen hat, die Leine, gleichzeitig faßt er einen Zügel (Nothzügel), welcher an der rechten Seite des Pferdes befestigt ist, (s. Fig. 101) und geht, sobald auch der andere Gehilfe auf den Wagen gestiegen ist und der Fahrer die Hilfe zum Anfahren giebt, neben dem Pferde her.

Der Fahrer muß bei dem Signal zum Anfahren dem Zögling durch Anlegen der Peitsche an die Rippen bemerklich machen, daß er sich vorwärts-bewegen soll, und gleichzeitig der Gehilfe, welcher neben dem Pferde geht, das Thier durch Schmeichelworte zum Angehen zu bewegen suchen.

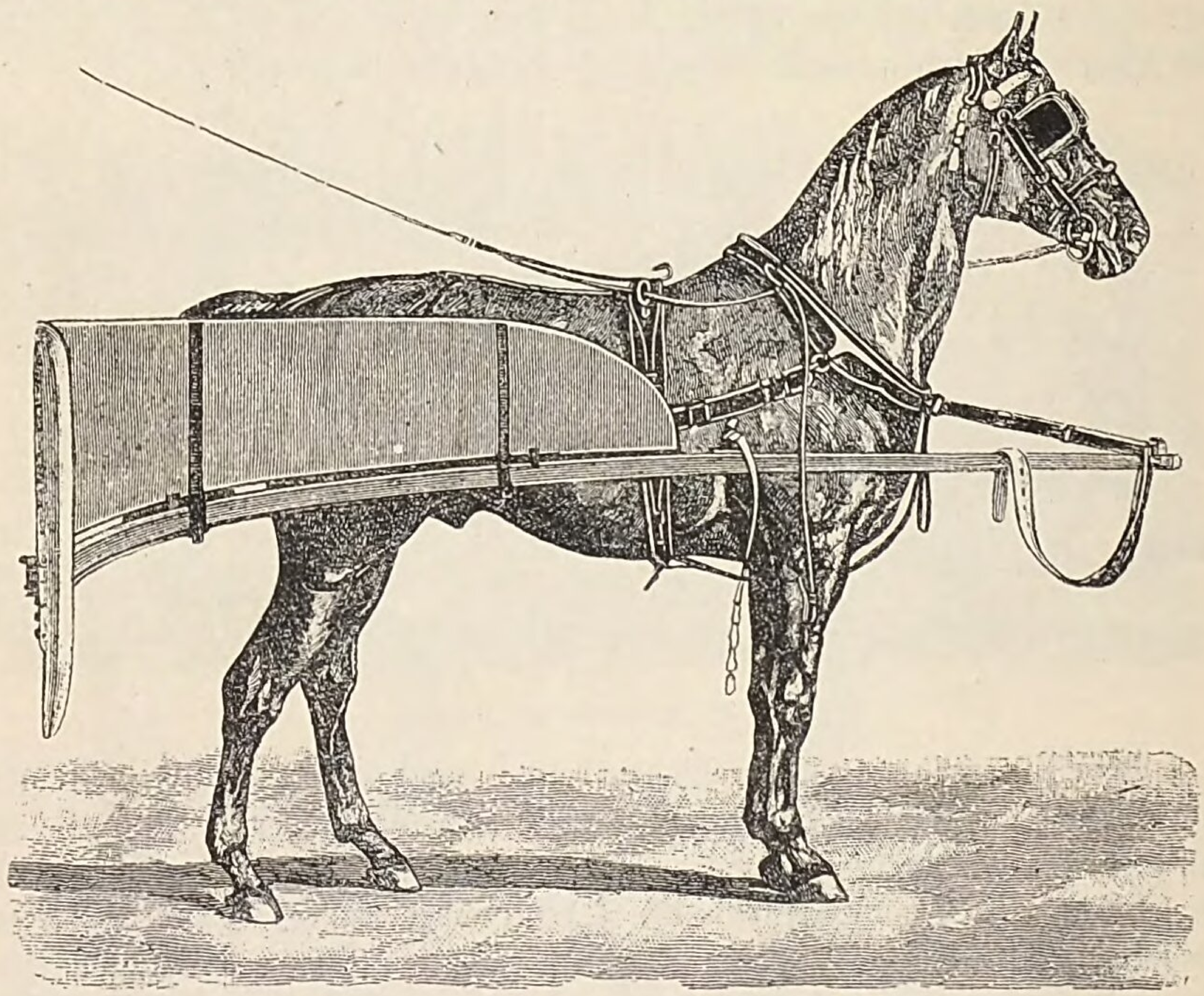


Fig. 100. Dressurwagen.

In der Regel geht das junge Pferd in großen Bogensprüngen vorwärts; der Fahrer hüte sich dann ja, das Thier durch Reißen und starke Anzüge irre zu machen, denn sonst legt sich das Pferd in den Aufhalter und ist nicht mehr vorwärts zu bringen. Gütliche Zurufe und ruhige, leichte Zügelanzüge werden dem Pferde seinen Fehler bald deutlich machen.

Die ersten paar Mal darf nur geradeaus und auf harten Wegen gefahren werden; Berge, Sandwege, Wendungen sind streng zu meiden. Der Gehilfe, welcher den Nothzügel führt, geht so lange neben dem Pferde her, bis dasselbe ruhig geworden ist, dann bindet er den Nothzügel in den Kammdeckelschlüssel und schwingt sich auf den Wagen. Beide Gehilfen stehen während der Fahrt bereit, um im Nothfall einzugreifen.

Die ersten drei Tage darf das Einfahren nur je eine halbe Stunde dauern. Ist der Fahrer auf dem Hofe angekommen, so läßt er sich von einem Gehilfen ein Stück Brod, Zucker oder einige Mohrrüben holen, um das Pferd für seine Folgsamkeit zu belohnen. Hierauf wird das Pferd behutsam ausgespannt und abgeschirrt. Man versäume nicht gute Pflege und eine Untersuchung der Schultern des noch keine Arbeit gewohnten jungen Thieres. Leichte Waschungen mit Salzwasser oder mit Salmiak, Essig und Wasser an der Stelle, an der das Kummet gelegen hat, stellen das Wohlbefinden des Pferdes bald wieder her.

Am zweiten Tag kann der Fahrer auch Trab fahren; nur enthalte er sich noch aller Peitschenhilfen und Wendungen. Muß eine Volte gefahren werden,

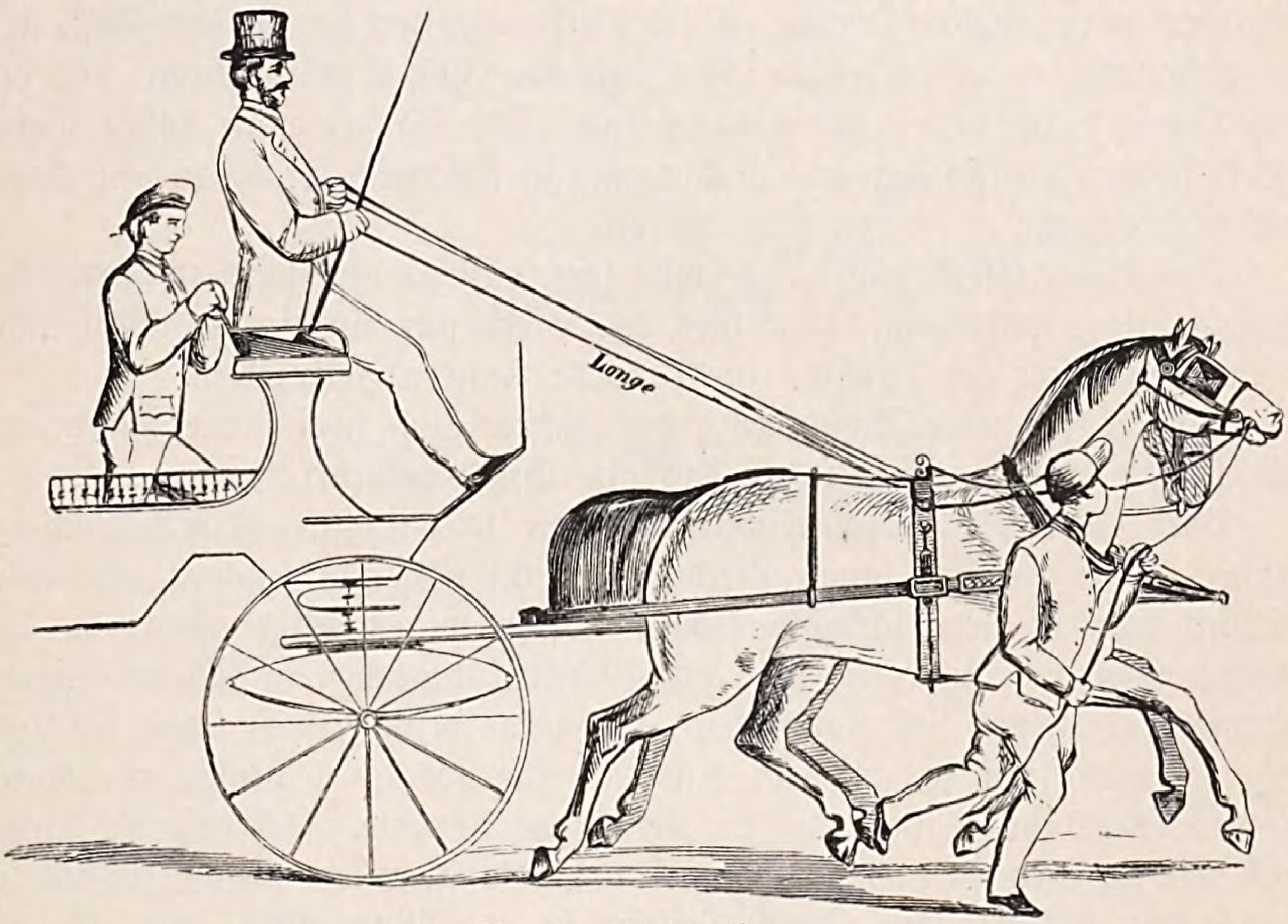


Fig. 101. Pferdedressur.

so soll dieselbe so groß wie nur irgend möglich und stets nach der linken Seite ausgeführt werden, weil bei der Linkswendung das ältere Pferd den Wagen durchzieht und das junge durch die Deichsel in keiner Weise behindert wird.

Im weiteren Verlauf der Dressur benutzt der Fahrer auch sandige Plätze und geht zum Fahren der Volten über. Er legt sich ein großes Viereck an und fährt in diesem alle Ecken, Volten und Kehrtwendungen durch. Wo der Zögling auf der inneren Seite geht, muß der Fahrer mit der Peitsche stets die richtige Hilfe geben. Bei dem Fahren der Wendungen zeigt sich erst die Kunst des Dressirers. Bei der Biegung nach links müssen Strang und Peitsche, bei der Biegung nach rechts Deichsel und Peitsche das Ausfallen der Hinterhand zu verhüten suchen.

Hat das Pferd einige Wendungen und Kehrtwendungen gelernt, so versuche der Fahrer, es ganz geradeaus zu stellen und eine gestreckte Haltung einnehmen zu lassen. Zur Belohnung giebt er dem Pferde wiederum Leckerbissen.

Vor dem Anfahren versuche der Fahrer die Pferde zu bewegen, einige Schritte rückwärts zu treten. Dieses Verfahren wird ihm alsbald zeigen, wie weit er mit seiner Dressur ist. Denn solang der Zögling den Kopf erhebt und sich mit den Hinterbeinen in gespreizter Stellung steift, ist an keine „Losgelassenheit“ des Pferdes zu denken.

Ist das Pferd einigermaßen geschult, so wird der Aufsatzzügel angelegt, und der Fahrer übt das Gehen auf glatter Straßenbahn und unter den städtischen Verkehrsbedingungen ein. Auch halte der Fahrer hin und wieder vor Häusern still und lasse die Pferde eine gestreckte, parademäßige Stellung annehmen. Der Fahrer muß sich ja vor dem Fehler hüten, auf demselben Wege wieder nach Hause zu fahren. Dadurch erzieht er „Stalldrängler“ oder „Kleber“, welche bei der Nachhausefahrt mit größter Schnelligkeit dahinrasen (was zu gefährlichen Zusammenstößen führen kann) und vor dem Hause nicht weiter zu bringen sind. Der Fahrer muß daher immer auf Umwegen zurückkehren und noch einmal in schlankem Trabe an dem Hause vorbeifahren, ehe er in den Hof einlenkt.

Das Wagenpferd muß so geschult sein, daß es dem leisesten Druck des Zügels sofort nachkommt; thut dies das Pferd nur ein einziges Mal nicht, so wird es besser der Dressur eines andern Fahrers übergeben.

Nach einer guten Schule wird der Fahrer auch zwei junge Pferde mit Eleganz zu fahren wissen, sodaß das alte Pferd entbehrlich wird. —

Über einen Fall erfolgreichster Dressur will ich zum Schluß noch berichten. Drei ziemlich junge Pferde von nicht näher bekannter, aber edler Abkunft wurden ihrer schlechten Eigenschaften wegen billig erworben. Ich übernahm es, die Thiere, die alle erdenklichen Untugenden in sich vereinigten, herzustellen. Keines ließ sich satteln, geschweige denn reiten; schon der Longirgurt war ihnen so zuwider, daß das eine, sobald es denselben erblickte, an der Wand hoch ging und in die Krippe kletterte. Ich ließ die Thiere früh gehörig abkauen und ging dann an die Longirarbeit, welche freilich anfangs sehr schwer war. Durch Fütterung mit Mohrrüben hatte ich mir bald ihr Zutrauen erworben, schonte aber auch die Peitsche nicht, sobald sich eins etwas zu Schulden kommen ließ. Nach achttägiger Longenarbeit ließen sie sich satteln. Nach vier Wochen gingen sie schon sehr gut und konnten aufgeschirrt und eingespannt werden. Aber keins wollte einen Strang ziehen. Ich griff zu dem schon oben erwähnten Mittel, sie im Stall anzuschirren und beim Fressen einen Stein hochziehen zu lassen. Dies half. Durch Gegenspannung eines alten Pferdes brachte ich sie nun alle drei zum Ziehen. Nach einigen Tagen konnte ich sie schon zusammenspannen; zuletzt versuchte ich auch, Tandem zu fahren, und es gelang. Das alte Pferd ging an der Spitze, ein junges in der Gabel, die beiden andern brachte der Stallwärter nach. Alle halben Stunden wurde gewechselt; schließlich wurden nur noch die jungen Pferde zusammen gefahren. Die drei Thiere wurden mit einem Reingewinn von 2400 Mark verkauft.

Zweiter Theil.

Das Pferd.

Erstes Kapitel.

Die Anatomie des Pferdes.

Die Anatomie ist die Lehre von der Zusammensetzung des organischen Körpers aus seinen sämmtlichen Bestandtheilen. Die Kenntniß der Anatomie des Pferdes ist für jeden Fahrer und Stallmann unentbehrlich.

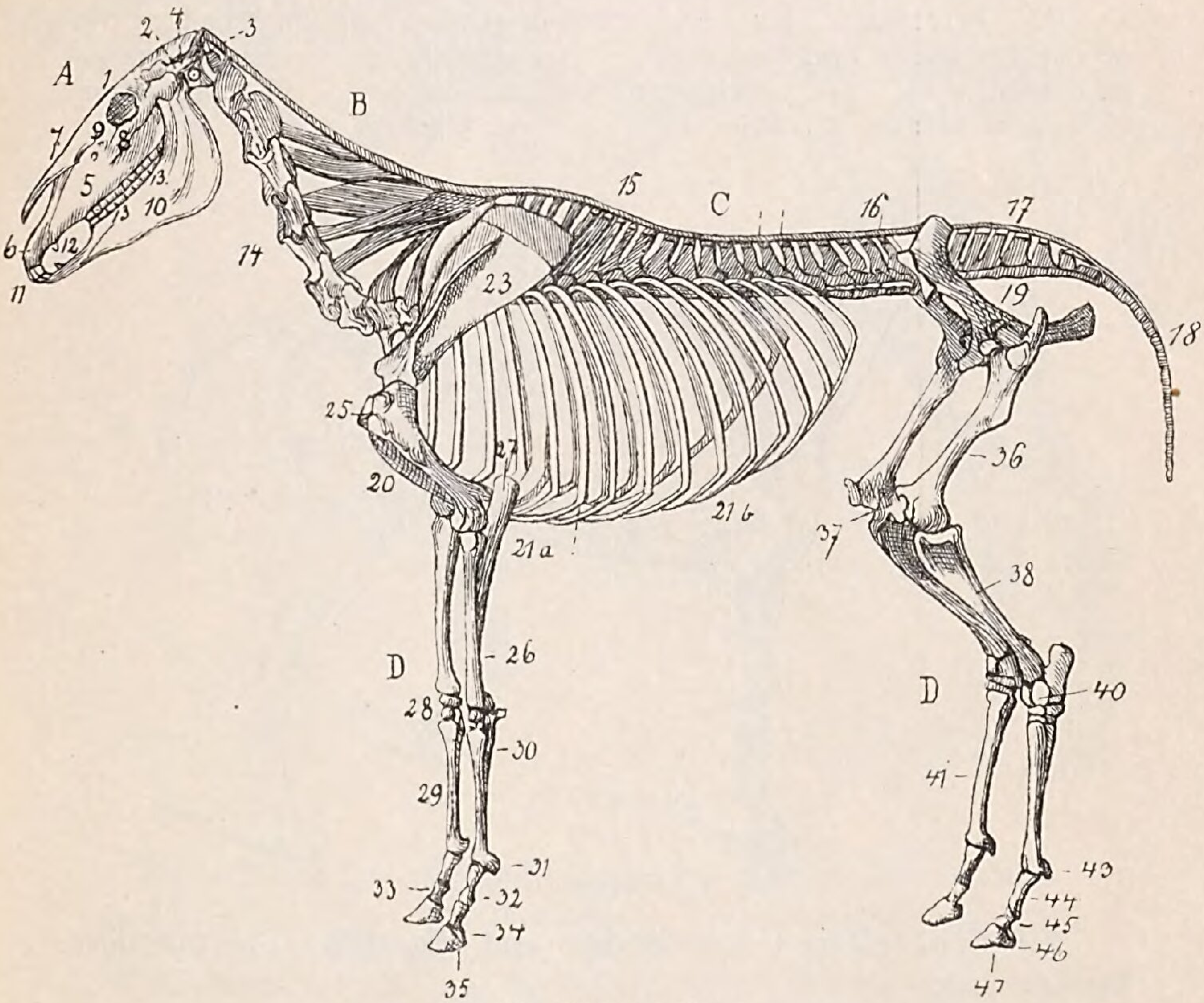


Fig. 102. Skelett des Pferdes.

Das Knochengerüst des Pferdes (s. Fig. 102) besteht aus folgenden Theilen:

A. Kopf. B. Hals. C. Rumpf mit Schweif. D. Gliedmaßen.

Das vollständige Skelett des Pferdes hat 248 Knochen.

A. **Der Kopf.** Zu ihm gehören folgende Knochen:

1. Stirnbein.
2. Scheitelbeine.
3. Hinterhauptbein.
4. Schläfenbeine.
5. Oberkieferbein.
6. Zwischenkieferbein.
7. Nasenbein.
8. Jochbeine.
9. Thränenbeine.
10. Unterkieferbein.
11. 12 Schneidezähne.
12. 4 Hakenzähne.
13. 24 Backenzähne.

B. **Der Hals.** Zu ihm gehören: 14. Die 7 Halswirbel.

C. **Der Rumpf** mit Schweif. Zu ihm gehören folgende Knochen:

15. 18 Rückenwirbel.
16. 6 Lendenwirbel.
17. Kreuzbein.
18. 18 Schwanzwirbel.
19. Becken, bestehend aus: Darmbein, Schambein und Sitzbein.
20. Brustbein.
21a. 16 wahre und
21b. 20 falsche Rippen.

D. **Die Gliedmaßen.** I. Vorderbeine (anatomisch „Arme" genannt). Zu jedem derselben gehören folgende Knochen:

23. Schulterblatt.
25. Armbein.
26. Vorarmbein.
27. Ellenbogenbein.
28. Vorderknie.
29. Schienbein.
30. Griffelbein.
31. Sesambein.
32. Fesselbein.
33. Kronenbein.
34. Strahlbein.
35. Hufbein.

II. Hinterbeine. Zu jedem derselben gehören folgende Knochen:

36. Oberschenkelbein.
37. Kniescheibe.
38. Unterschenkelbein.
39. Wadenbein.
40. Sprunggelenk.
41. Schienbein.
42. Griffelbein.
43. Sesambein.
44. Fesselbein.
45. Kronenbein.
46. Strahlbein.
47. Hufbein.

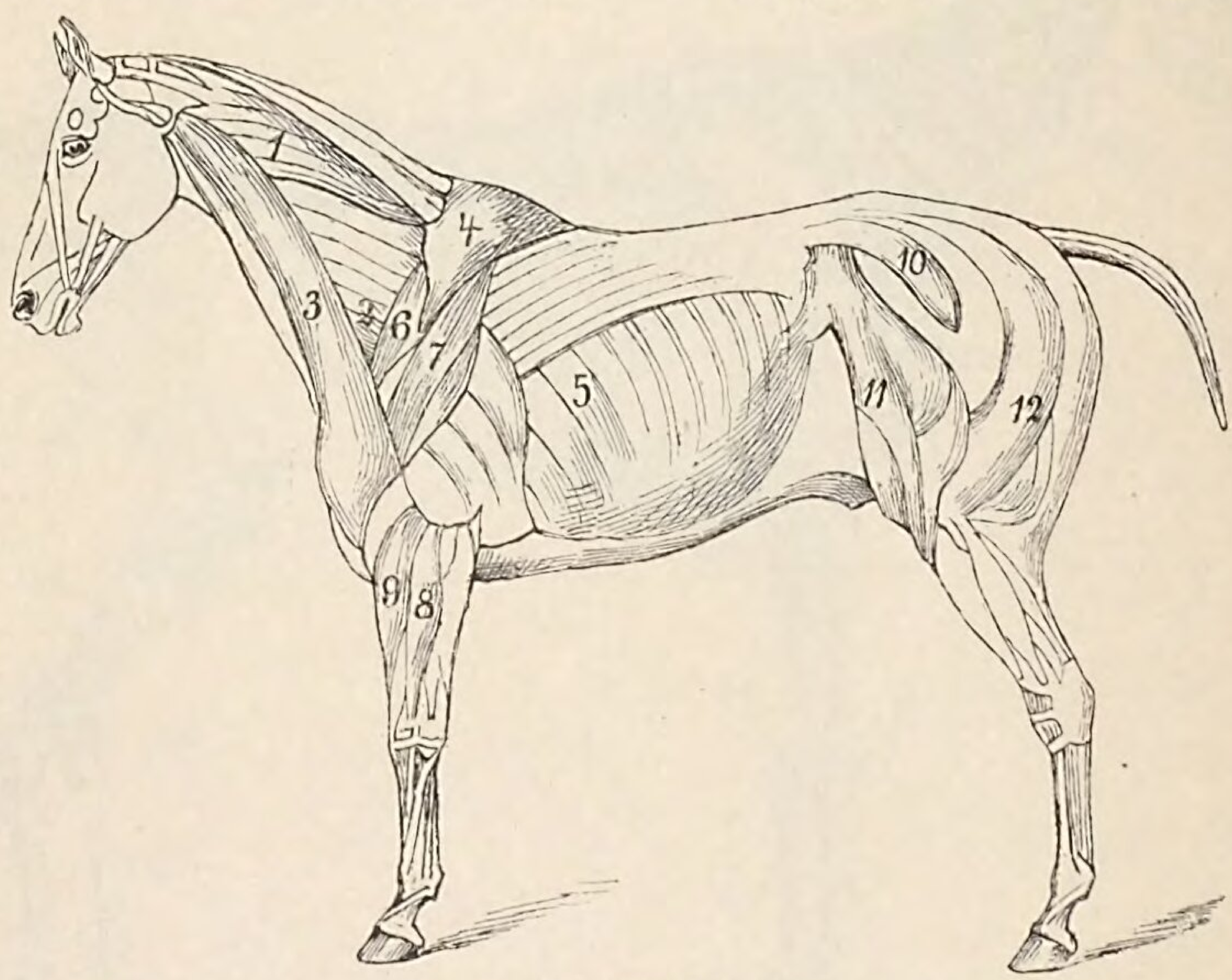


Fig. 103. Muskulatur des Pferdes.

Die Muskellagen des Pferdes zeigt Fig. 103. Die wichtigsten Muskeln sind:

1. Heber des Kopfes und des Halses.
2. Strecker der Schulter.
3. Gemeinschaftlicher Muskel des Kopfes, Halses und Armes.
4. Heber der Schulter.
5. Herabzieher der Schulter.
6. Strecker und 7. Beuger } des Oberarms.
8. Strecker und 9. Beuger } des Schienbeins.
10. Strecker des Beckenbeins.
11. Strecker und 12. Beuger } des Unterschenkels.

Das Äußere des Pferdes. (S. Fig. 104).

Der Fahrer unterscheidet am Pferde die Vorhand (A), die Mittelhand (B) und die Hinterhand (C). Zwei senkrechte Linien, durch den Widerrist und die Hüfte gezogen, ergeben diese Dreitheilung.

Zur **Vorhand** gehören Kopf, Hals, Schultern, Brust und Vorderbeine, zur **Mittelhand** Rücken, Lendenpartie und Flanken, zur **Hinterhand** Kruppe, Schweif und die hinteren Gliedmaßen.

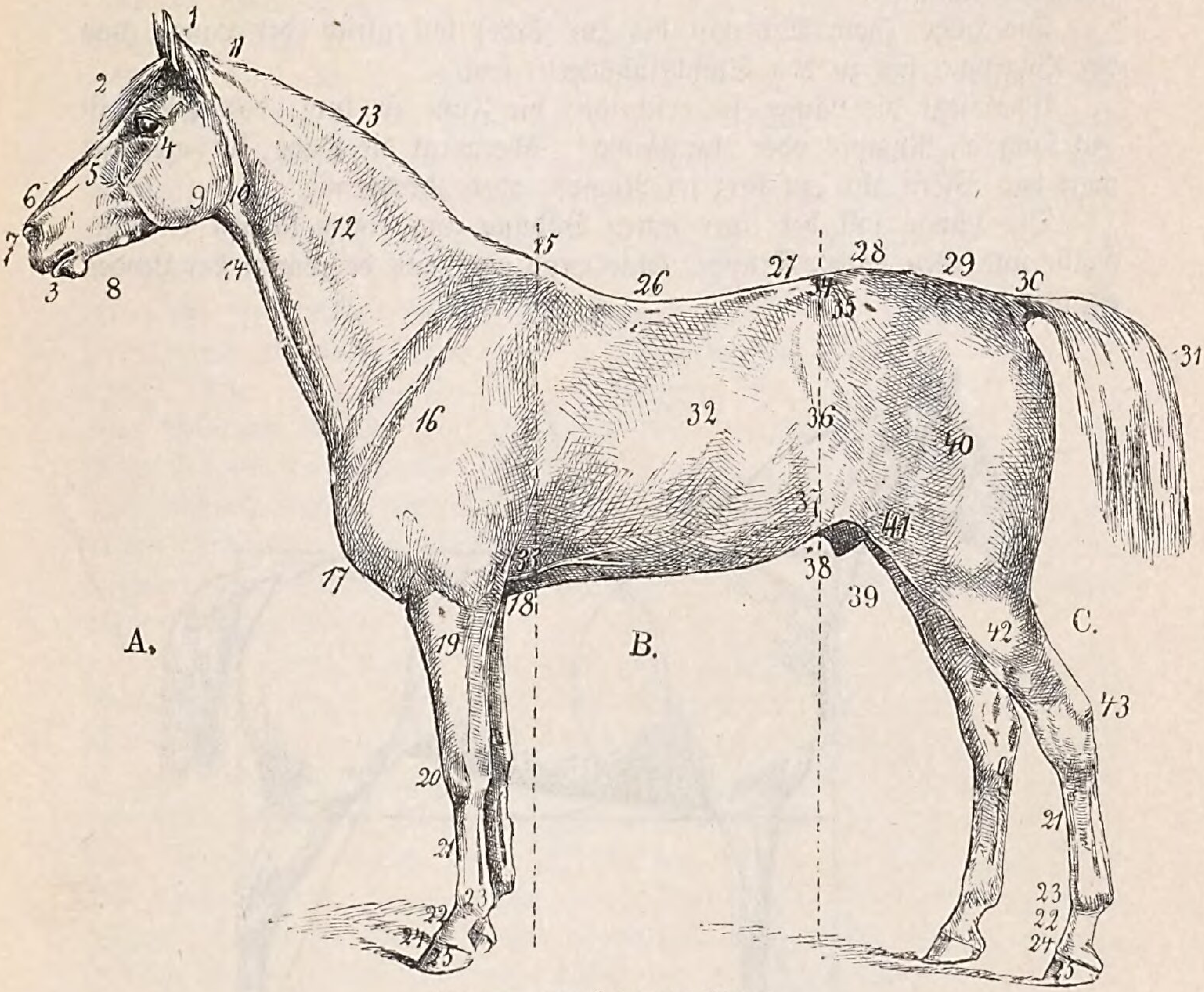


Fig. 104. Das Äußere des Pferdes.

Die äußerlich sichtbaren Körpertheile des Pferdes sind folgende.

1. Die Ohren.
2. Die Stirn mit dem Schopf.
3. Die Lippen und das Maul.
4. Die Augen.
5. Das Gesicht.
6. Die Nase.
7. Die Nüstern.
8. Die Kinnkettengrube.
9. Die Ganaschen.
10. Die Ohrenspeicheldrüse.
11. Das Genick.
12. Die Seiten des Halses.
13. Der Kamm mit der Mähne.
14. Die Kehle.
15. Der Widerrist.
16. Die Schulter.
17. Die Brust.
18. Der Ellenbogen.
19. Der Vorarm.
20. Das Vorderknie.
21. Das Schienbein.
22. Der Fessel.
23. Das Köthengelenk.
24. Die Krone.
25. Der Huf.
26. Der Rücken.
27. Die Nierenpartie.
28. Die Kruppe.
29. Das Kreuz.
30. Die Rübe.
31. Der Schweif.
32. Die Rippen.
33. Die Sporader.
34. Die Lenden.
35. Die Hüften.
36. Die Flanken.
37. Die Weichen.
38. Der Schlauch.
39. Das Geschröte.
40. Der Oberschenkel.
41. Die Kniescheibe.
42. Der Unterschenkel.
43. Das Sprunggelenk.

Die Größenverhältnisse des Pferdes.

Das Verhältniß der Körperlänge zur Höhe ist bei dem Pferde von großer Wichtigkeit.

Die Höhe (vom Widerrist bis zur Erde) soll gleich der Länge (von der Bugspitze bis zu den Spitzbeinhöckern) sein.

Überwiegt die Länge, so erscheinen die Füße zu kurz; das Pferd ist „zu lang im Rumpf" oder „kurzbeinig"; überwiegt die Höhe, so bezeichnet man das Pferd als „zu kurz im Rumpf" oder „hochbeinig".

Die Länge soll bei einer guten Bildung aus einem langen Brustgewölbe und eben solcher Kruppe, keineswegs aber aus der Länge der Lenden entspringen.

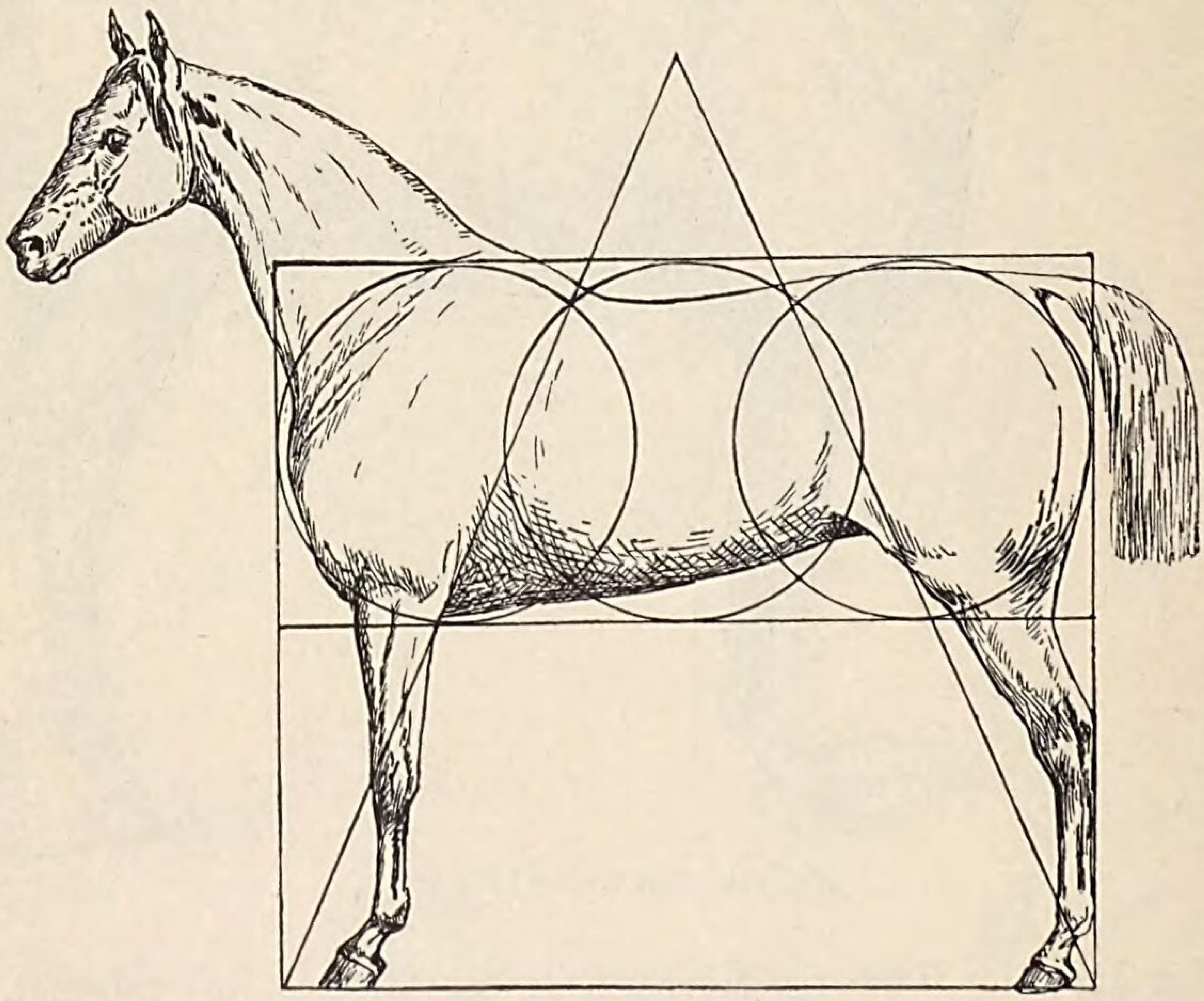


Fig. 105. Ritter'sche Construction des Pferdekörpers.

Es mag hier die Ritter'sche Figur des Pferdes (s. Fig. 105) im Rechteck einen Platz finden, da an ihr die Conturen eines oben kurzen, unten langen, „über viel Boden stehenden" Pferdes mit schräg gelagerten Schultern, weit zurücktretendem Widerrist, kurzem Rücken und langer Kruppe am besten zu ersehen sind. Ein Rechteck, dessen horizontale Seiten um $^1/_9$ länger sind, als die senkrechten, wird durch eine Horizontallinie in zwei gleiche Hälften getheilt; in die obere Hälfte werden drei gleiche Kreise eingezeichnet, deren Tangenten die Seiten der oberen Hälfte sind, und von denen der mittlere die Mitte der langen Seiten berührt. Wird nun im Berührungspunkt der obern Tangente des mittleren Kreises ein Perpendikel in Höhe von $^1/_4$ der Länge des Rechtecks errichtet und der Endpunkt desselben mit den Fußwinkeln des großen

Rechtecks verbunden, so wird diese Figur annähernd die oben angegebenen Verhältnisse zeigen.

Wenn die zu große Länge eines Pferdes im Vergleich zur Höhe durch einen zu geringen Umfang des Rumpfes bedingt wird, so können sich die Eingeweide nicht genug ausdehnen. Sind dagegen zu kurze Beine die Ursache, so wird die Schnelligkeit beeinträchtigt, da ein solches Pferd auch keine „Folge" hat. Lebhafte Pferde suchen diesen Verlust an Zeit durch eine größere Beweglichkeit der Schenkel zu ersetzen, aber desto schneller werden ihre Füße ruinirt. Bei übermäßiger Länge des Körpers, die bei senkrückigen Pferden sehr häufig ist, pflegt die Wirbelsäule schwach zu sein, und auch die Muskeln können in Folge des fehlerhaften Ansatzes nicht so wirken, als bei einem im richtigen Verhältniß gebauten Pferde. Die Vorhand erscheint zwar durch den stark hervortretenden Widerrist und den freien Aufsatz des Halses schön, allein auf Kosten der wichtigsten Eigenschaft, der Kraft. In allen Actionen, welche ein Zusammenwirken der Theile erfordern, bleiben solche Pferde selbst hinter billigen Anforderungen zurück und gehen schon nach mäßigen Anstrengungen, auch bei der besten Führung, unsicher. Als eine seltene Ausnahme kann man es betrachten, wenn dieser Fehler durch eine besonders gute Stellung der Gliedmaßen und durch die Kraft der Muskeln wieder ausgeglichen wird.

Die zu große Kürze kann auf einer übermäßigen Ausdehnung des Rumpfes, besonders des Brustkastens, beruhen und läßt dann das Pferd aller Leichtigkeit entbehren. Rührt das Mißverhältniß jedoch, was die Regel ist, von einer unverhältnißmäßigen Länge der Beine her, sind diese schwach und dünn, so ist das Pferd zu schwerer Arbeit nicht geeignet. Wirken gar beide Ursachen zusammen, so ruinirt sich das Pferd sehr bald, denn lange und schwache Beine können einen weiten Rumpf nicht lang ohne Nachtheile tragen. Ein kurzer Körper macht das Pferd fähiger, eine Last zu tragen, weil die Muskeln nach Art kurzer Hebelarme thätig sind, aber auch die Rückwirkungen des Stoßes werden fühlbarer, indem eine kürzere Wirbelsäule die Erschütterungen weniger mildert, die sich dem ganzen Körper des Thieres auf eine harte und unangenehme Weise mittheilen.

Zweites Kapitel.

Von den Temperamenten des Pferdes.

Die verschiedenen Neigungen und Eigenheiten, welche die einzelnen Individuen einer Thierart zeigen, faßt man unter dem Namen „Naturell" zusammen. Das dem Naturell zu Grunde liegende Verhältniß der Seele zum Körper heißt Temperament. Eigenheiten des Temperaments (des Naturells) sind z. B. Feuer, Langsamkeit, Lebhaftigkeit, Trägheit u. s. w.

Die einzelnen Äußerungen des Seelenlebens als solches dagegen bezeichnet man als Affecte; ihre Gesammtheit macht den Charakter des Thieres aus.

Affecte sind z. B. Furchtsamkeit, Muth, Bösartigkeit, Anhänglichkeit an den Menschen u. s. w.

Temperament und Character sind beim Thier wie beim Menschen einerseits angeboren, andrerseits im Lauf des Lebens erworben. Da das Seelenleben des Thieres auf einer niederen Stufe steht, als das des Menschen, so sind bei ihm Temperament und Character weniger ausgebildet als bei diesem. Doch es giebt Thierarten, die reicher begabt sind, als andre; zu diesen gehören: Affe, Hund, Elefant und Pferd. Es sind dies die sogenannten höheren Thiere.

Bei diesen zeigen sich auch geistige Fähigkeiten: Verstand, Überlegung u. s. w. Durch den Umgang mit dem Menschen werden diese gesteigert, die bloß thierischen Instincte dagegen (der Selbsterhaltungstrieb, der Fortpflanzungstrieb) in demselben Maße abgeschwächt: das Thier wird durch die Erziehung menschenähnlicher.

Die vier Temperamente.

Das sanguinische oder weiche Temperament gilt als das beste. Solche Pferde sind ruhig und unverdrossen bei der Arbeit, entsprechen willig den innerhalb ihrer Kraft gestellten Forderungen, haben keine üblen Angewohnheiten und arten sich auch bei mäßigem Futter gut.

Das cholerische oder hitzige Temperament äußert sich durch große Heftigkeit in der Bewegung. Das Pferd strengt sich über seine Kräfte an, ist sehr empfindlich und fürchtet die Peitsche. Es wird leicht warm, nimmt selbst beim kräftigsten Futter nicht zu, zeigt überhaupt wenig Neigung zum Fettansatz und ist in der Regel aufgeschürzt. Die Ohren sieht man in beständiger Bewegung, die Nasenlöcher erweitert, das Auge groß und feurig. Bei schlechter Behandlung werden dergleichen Pferde leicht widerspenstig.

Das phlegmatische oder träge Temperament ist der Gegensatz des vorigen und kennzeichnet sich durch geringe Empfindlichkeit. Solche Thiere sind langsam bei der Arbeit, zeigen Neigung zum Fettansatz und befinden sich in der Regel in einem guten Ernährungszustande. Die Körperformen sind abgerundet, die Knochen plump, die Sehnen stark, die Augen klein.

Das melancholische Temperament hat Ähnlichkeit mit dem phlegmatischen, sodaß also die Trägheit in den Bewegungen vorherrschend ist. Dessenungeachtet lassen sich solche Pferde leicht aufregen und sind dann schwer zu beruhigen, auch oft zum Beißen und Schlagen geneigt.

Zusammengespannte Wagenpferde müssen gleiches Temperament haben, weil sonst eine Verschiedenheit in den Leistungen entsteht, und auch der Futterzustand oft nicht geringe Abweichungen zeigt. Ein hitziges Pferd, das mit einem trägen zusammengeht, übernimmt gewöhnlich einen Theil der Arbeit seines Gefährten, strengt sich daher mehr an und verfällt leicht in Fehler.

Drittes Kapitel.

Von den Bewegungen (Gangarten) des Pferdes.

Die Bewegung wird durch die Muskeln bewirkt, welche sich an den Knochen befinden und nach Art der Hebel thätig sind.

Die Kraftäußerung derselben würde eine noch viel größere sein, wenn die Anheftungspunkte den Gelenken nicht so nahe wären. Die Natur hat also mehr für Ersparung an Raum (Zeit) als an Kraft gesorgt.

Zwar läßt sich schon aus dem Bau des Pferdes auf die Leichtigkeit seiner Bewegungen schließen, jedoch ist zu einer gründlichen Beurtheilung des Thieres auch die Prüfung desselben in den verschiedenen Gangarten erforderlich.

Allen Gangarten sind gewisse Momente gemeinsam. Der Fuß wird zuerst gebeugt, dann von der Erde erhoben, hierauf schwebend erhalten und endlich wieder gestreckt zur Erde niedergesetzt; dabei wird der Schwerpunkt nach vorn verlegt und sogleich wieder durch abermaliges Vorwärtsschreiten des Fußes unterstützt. Je eiliger die Bewegung vor sich geht, desto schneller folgen sich die angegebenen Momente. Nur durch die Reihenfolge, in welcher die Schenkel die Bewegung ausführen, unterscheiden sich die verschiedenen Gangarten.

Jede Gangart muß frei, schnell und sicher erfolgen; die einzelnen Glieder müssen sich dabei in ihrer Geschwindigkeit und Kraft entwickeln, die Füße mit Leichtigkeit gehoben und fest und flach niedergesetzt werden. Eine niedrige, beschränkte und unregelmäßige Bewegung ist für die Leistungsfähigkeit ungünstig.

Es giebt natürliche, fehlerhafte und künstliche Gangarten des Pferdes. Die künstlichen Gangarten können hier nicht aufgeführt werden, sie gehören in das Gebiet der höheren Reitkunst.

A. Natürliche Gangarten.

Der Schritt

ist die einfachste und langsamste Gangart und erfolgt in vier gleichmäßigen Tempo's, daher man auf hartem Boden ebenso viele Hufschläge unterscheidet. Das Aufheben und Niedersetzen der Füße geschieht in der Diagonale, sodaß zuerst ein Vorderfuß, dann der Hinterfuß der entgegengesetzten Seite, hierauf der zweite Vorderfuß und zuletzt der andre Hinterfuß bewegt wird. Natürlich wartet der Fuß nicht, bis der vorhergehende den Boden berührt hat, sondern tritt sofort nach der Beugung desselben in Thätigkeit; die Schnelligkeit dieses Vorganges richtet sich selbstverständlich nach der des Schrittes.

Bei Pferden, welche schwer ziehen, erfolgt die Bewegung der Füße so langsam, daß der Körper durch drei Füße zugleich getragen erscheint. In diesem Fall schreiten die Hinterfüße auch nicht so weit aus, um in die Spuren der Vorderfüße zu treten, was sonst bei einem regelmäßigen Schrittgehen stattfindet. — Beim Bergabfahren geschieht dies ebenfalls nicht; hier fällt der Schwerpunkt des Körpers stark nach vorn, das Pferd beschleunigt den

Schritt, um nicht zu fallen, und die Hinterfüße überschreiten die vorderen Fußstapfen. Ein solcher Schritt ermüdet ungemein; deßhalb fallen die meisten Pferde beim Bergabgehen in den kurzen Trab. Im ersteren Fall wird die Größe des Schrittes beeinträchtigt, das Pferd hat „keine Folge"; im letztern Fall, wenn die Hinterfüße die Eindrücke der Vorderfüße überholen, besitzt das Pferd „zu viel Folge", was gewöhnlich zum „Greifen" Veranlassung giebt. Schwäche im Kreuz, fehlerhaft gebaute Hinterbeine, langer Rumpf liegen gewöhnlich dem ersteren, „gebundene", steife Schultern, hohe Beine dem zweiten Fall zu Grunde. Häufig aber auch ist nur die fehlerhafte Führung schuld.

Man nimmt an, daß das Pferd mit jedem Schritte etwa um die halbe Länge des eignen Körpers vorwärts kommt. Da diese Gangart zur Beurtheilung des Pferdes besonders geeignet erscheint, muß man ihr stets eine besondere Berücksichtigung schenken.

Bei dem

Trab

werden immer zwei Füße übers Kreuz zugleich aufgehoben, weßhalb man auch nur zwei Hufschläge hört. Da das Heben des ersten Paares der Gliedmaßen genau dann erfolgt, wenn die andern niedergesetzt werden, so muß das Pferd einen Augenblick in der Luft schweben, und zwar desto länger, je stärker der Trab ist. Die jedesmal den Boden berührenden Füße schnellen den Körper dabei so weit vorwärts, daß die Hinterfüße immer in die Spuren der Vorderfüße gesetzt werden, daher man auf jeder Seite nur zwei Fußstapfen sieht.

Je nach der Schnelligkeit nennt man den Trab „kurz" oder „gestreckt"; bei jenem kommt das Pferd mit jedesmaligem Aufheben und Niedersetzen der Füße etwa um eine, bei diesem um anderthalb Körperlängen vorwärts: der durchmessene Raum ist also zwei- bis dreimal so groß als beim Schritt.

Pferde, welche sich durch gutes Traben auszeichnen, „Traber", bilden ganze Rassen, z. B. Orlowtraber, Amerikaner, Holländer, Norfolker u. a. m.

Der sogenannte „stechende Trab" ist sehr beliebt, da sich hierbei durch weites Ausgreifen in viel kürzerer Zeit ein bestimmter Weg zurücklegen läßt, und die Action auch sehr elegant aussieht.

Der Paß. (S. Fig. 106.)

Bei dieser Gangart hebt das Pferd die Beine der einen Seite gleichzeitig auf, während es die der andern niedersetzt, wodurch die Bewegung eine schaukelnde wird, die aber nichts Unangenehmes hat und weniger ermüdet als der Trab. Hinsichtlich der Geschwindigkeit steht dieser Gang in der Mitte zwischen Schritt und Trab, doch gehen die Pferde darin auf schlechtem Boden unsicher, weil sie die Füße nicht genug heben. Unter den Steppenpferden, Amerikanern und Spaniern giebt es viele Paßgänger, denen diese Gangart angeboren ist; selbst in der Traberrasse findet sie sich häufig. Bisweilen entsteht der Paß nach Leiden der Gliedmaßen.

B. Fehlerhafte Gangarten und Bewegungen.

Der Halbpaß

ist ein Gemisch von Trab und Paß, indem die Pferde zwischen diesen beiden Gangarten von Zeit zu Zeit abwechseln. Pferde, die traben wollen, aber zum Schritt gezwungen werden, verfallen leicht in den Halbpaß. Da man bei demselben drei Hufschläge hört, so sagt man auch: „das Pferd geht im Dreischlag“.

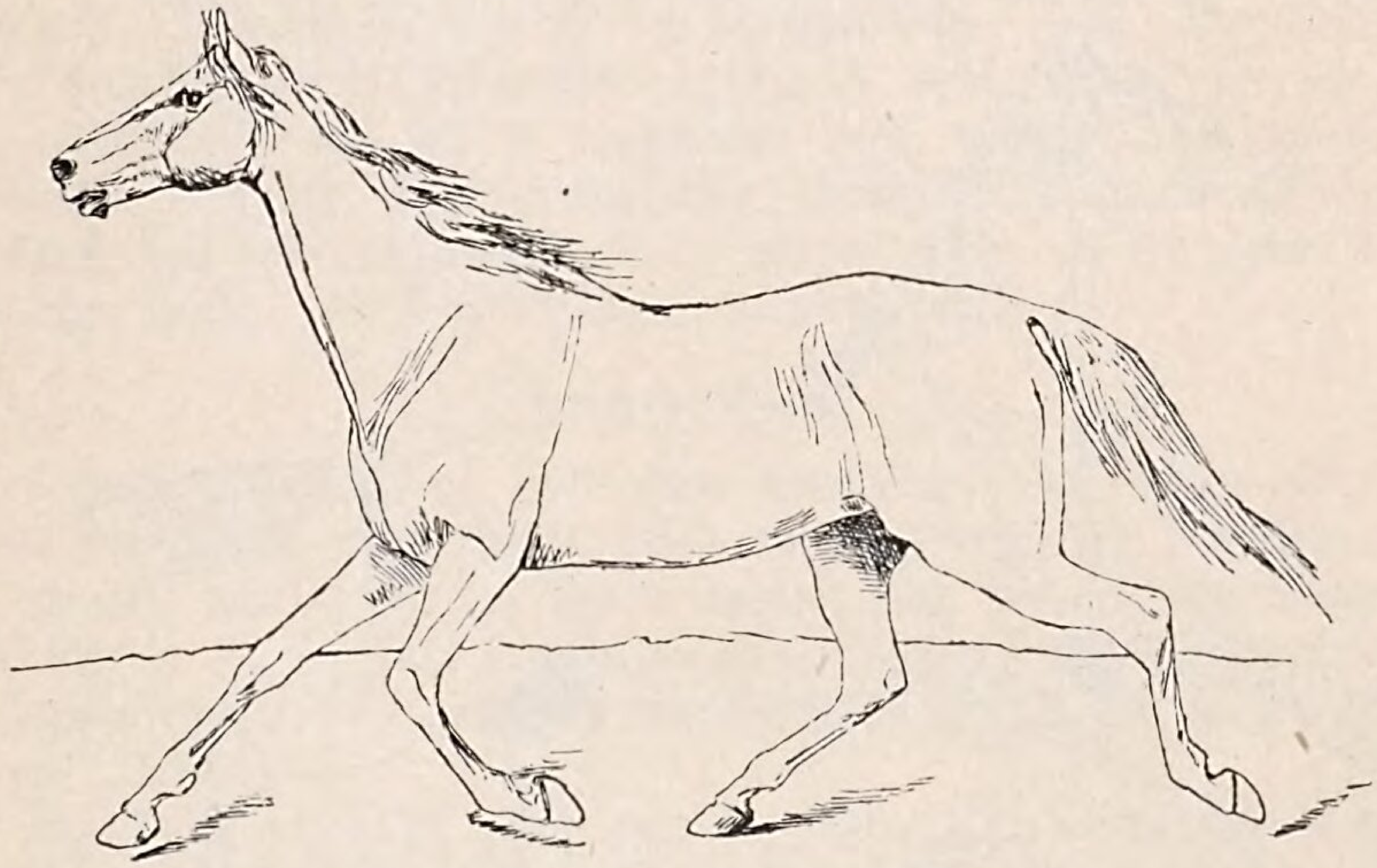


Fig. 106. Der Paß.

Bei dem

fliegenden Paß

galoppirt das Pferd mit den Vorderfüßen und trabt mit den Hinterfüßen oder umgekehrt. (S. Fig. 107.) Er findet sich bei Pferden, deren Füße stark strapazirt sind, und die sich durch diese Bewegung eine Erleichterung verschaffen. Pferde, die diesen Fehler in einem hohen Grade haben, eignen sich nicht zum Zweispännigfahren, weil sie das Nebenpferd durch die Seitwärtsbewegungen mit den Beinen treffen würden; auch ermüden sie leicht, da viel Kraft durch die unnützen Bewegungen verloren geht.

Das „Wiegen“

ist eine eigenthümliche Bewegung der Schenkel, bei der die Pferde von einer Seite zur andern schaukeln und die Körperlast abwechselnd auf den einen und auf den andern Fuß werfen. Pferde mit breiter Brust oder mit nach außen gedrehten Gliedmaßen, in den Gelenken angegriffen, alte Pferde, auch solche mit Schwäche im Kreuz und in den Lenden gewöhnen sich diese Bewegung vorzugsweise an, die der Schnelligkeit und Kraftäußerung immer hinderlich ist.

Der Hahnentritt

besteht in einer zuckenden Bewegung der Hinterfüße, die beim jedesmaligen Aufheben stark gegen den Rumpf gebeugt werden, und ist wahrscheinlich in einem besonderen Leiden der vom Rückenmark auslaufenden Nerven des Hinterschenkels begründet. Der Werth der Pferde verliert dadurch bedeutend, da dieselben, außer dem Nachtheil der verminderten Schnelligkeit, sich auch auf hartem Boden leicht Quetschungen der Sohle zuziehen, weil die Füße mit großer Wucht und aus bedeutender Höhe auf den Boden gesetzt werden. Bei den meisten Pferden zeigt sich das Übel am stärksten im Anfang der Bewegung und verschwindet mehr oder weniger, wenn die Thiere warm werden.

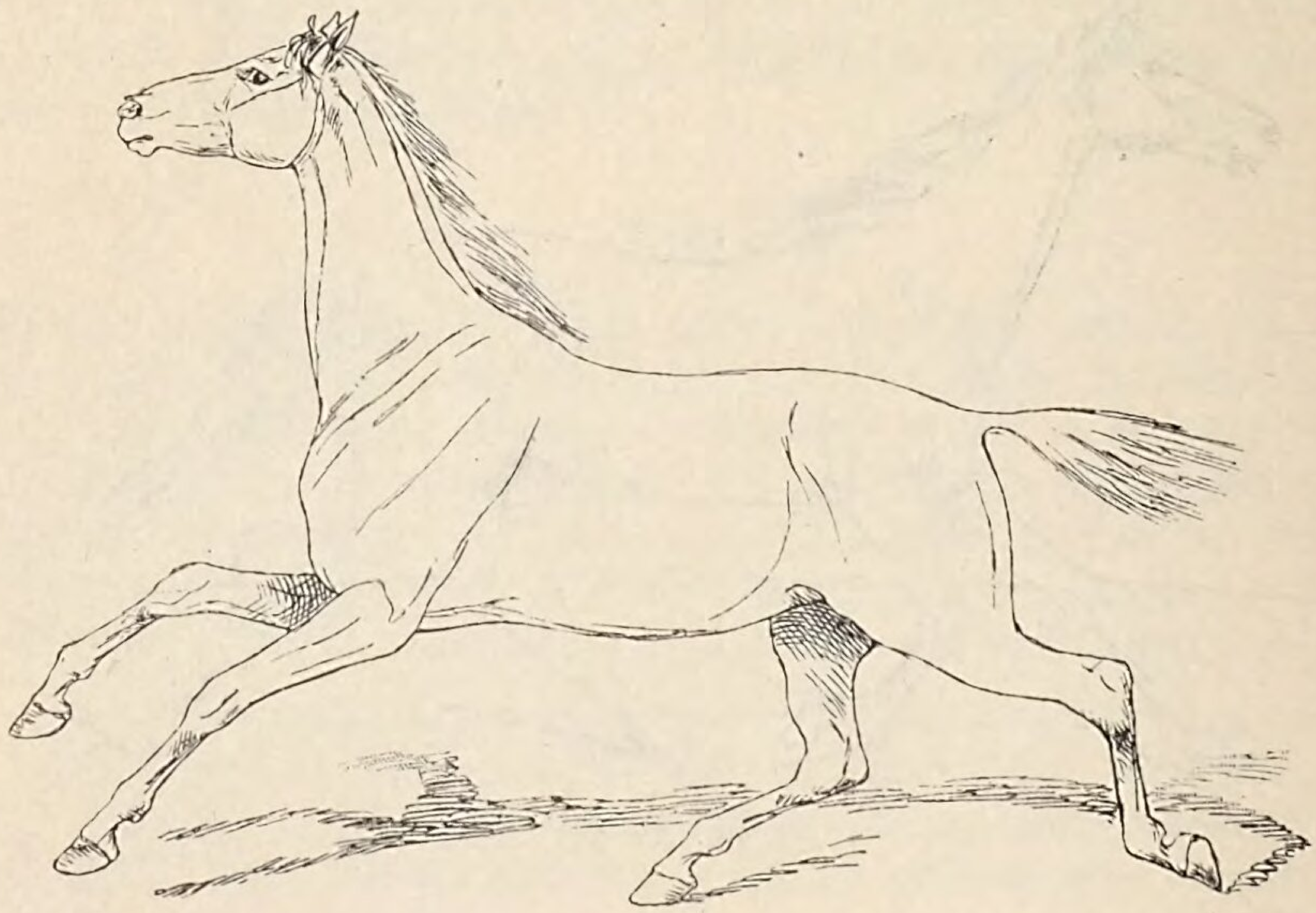


Fig. 107. Der fliegende Paß.

Das zu starke Durchtreten.

Zu langen Fesselbeinen mangelt in der Regel die gehörige Kraft; die Pferde berühren beim Gehen mit der Köthe fast den Boden. Man nennt diesen Gang, der zu den fehlerhaften gehört und auf große Schwäche der betreffenden Theile schließen läßt, auch den „Bärentritt".

Das „Greifen" oder „Einhauen"

geschieht während des schnellen Schrittes oder Trabes, indem der Huf oder das Eisen eines Hinterfußes den Vorderfuß derselben Seite berührt. Schlagen auf diese Weise die beiden Hufeisen zusammen, so entsteht ein klapperndes Geräusch, welches man auch „Schmieden" nennt. Dieser Fehler, der mancherlei Übelstände hervorrufen kann, da sich die Pferde dabei leicht Verletzungen zuziehen, hat verschiedene Ursachen. Pferde, die zu viel Folge haben, auch säbelbeinige Pferde zeigen ihn häufig; ebenso junge Thiere, bei

denen die Bewegung der Schenkel noch unregelmäßig ist; bei letzteren verliert er sich jedoch mit der fortschreitenden Ausbildung des Körpers. Man sucht durch einen zweckmäßigen Beschlag das Übel zu vermindern, indem man den Zehentheil der Hornwand des Hinterfußes gehörig abrundet und die Vordereisen verkürzt. (Siehe Kap. 9.)

Der niedrige Gang,

auch „Ziehen" oder „Schleifen" genannt, besteht in einer Bewegung der Schenkel nahe über dem Boden hin und findet sich gewöhnlich bei strapazirten und angegriffenen Pferden, sowie bei solchen mit gebundenen (unfreien) Schultern. Manchen Pferden ist ein niedriger Gang eigen, ohne daß dieselben straucheln, da die Sicherheit des Ganges mehr von der Art, wie der Fuß niedergesetzt, als wie er aufgehoben wird, abhängt. Bei einer beschleunigten Gangart, auch bei dem Paß, heben die Pferde die Füße nicht sehr hoch, weil dadurch Zeit und Kraft verloren ginge, die die Thiere dazu verwenden müssen, den Körper schnell vorwärts zubringen.

Der hohe Gang,

dem vorigen entgegengesetzt, sieht zwar sehr elegant aus, raubt aber dem Pferde einen Theil seiner Kräfte, welche es zur Vermehrung der Schnelligkeit benutzen könnte. Solche Pferde neigen zwar weniger zum Stolpern, sind aber, da sie die Füße sehr stark auf den Boden setzen, Verstauchungen der Fesselgelenke und Quetschungen der Sohle ausgesetzt. Ein solches Pferd hat viel „Action".

Man darf mit dieser nicht ganz correcten, aber vornehmen Gangart nicht die unregelmäßigen Bewegungen der dummkollerigen und blinden Pferde verwechseln, von denen namentlich die letzteren die Füße sehr hoch heben und dann vorsichtig zur Erde setzen, um den mangelnden Gesichtssinn durch vermehrtes Fühlen auszugleichen.

Das „Kreuzen"

besteht darin, daß die Pferde beim Gehen die Vorder- und Hinterfüße über einander setzen, wobei sie sich leicht Verletzungen der unteren Theile der Füße zuziehen. Die Ursache liegt in fehlerhafter Stellung der Gliedmaßen, besonders in Drehung der Zehen nach einwärts.

„Fuchteln"

heißt eine Bewegung, bei welcher das Pferd die Vorderschenkel zirkelförmig nach außen führt. Sehr „französisch gestellte" Pferde, auch solche mit „Ochsenknie" und mit großen, platten Hufen nehmen diesen Gang häufig an, um das „Streichen" zu vermeiden.

Viertes Kapitel.

Zahnlehre.

Das Alter des Pferdes ist von größtem Einfluß auf seinen Werth.

Wie einerseits die Brauchbarkeit des Pferdes erst mit einem gewissen Alter (je nach der Rasse früher oder später) beginnt, so hört dieselbe andrerseits in einem gewissen Alter wieder auf, die Pferde werden dienstunfähig oder nur in beschränktem Maße verwendbar.

Man nimmt an, daß die Lebensdauer eines Thieres etwa das sechs- bis siebenfache seiner Entwicklungsperiode ist. Mithin müßte das Pferd ein Alter von 30—35 Jahren erreichen, was jedoch nur selten vorkommmt.

Kennzeichen des Alters beim Pferde sind zunächst Mähnen und Schweifhaare, welche in den ersten Lebensjahren eine unvollständige Länge und gekräuselte Beschaffenheit haben. Ferner besteht in den ersten Jahren ein Mißverhältniß zwischen dem Rumpf und den Gliedmaßen, indem letztere viel zu lang sind. Graue oder weiße Haare an den Augenbogen und der Stirn deuten meist auf ein höheres Alter. Diese Kennzeichen sind jedoch nur von allgemeiner Bedeutung und lassen keinen näheren Schluß auf ein bestimmtes Alter zu.

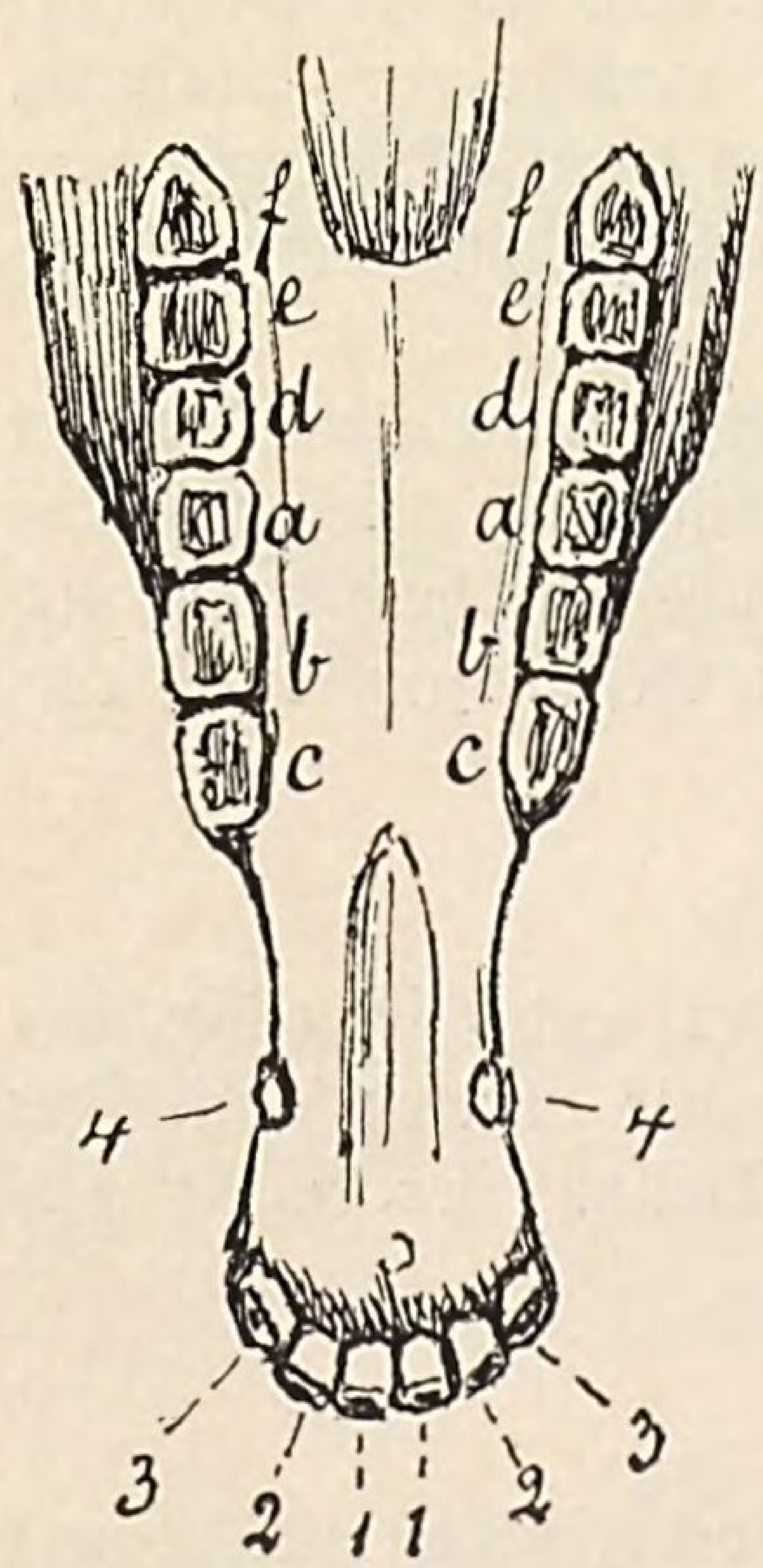


Fig. 108. Gebiß des Pferdes.

Viel genauer erkennen wir das Alter der Pferde an dem Ausbruch, dem Wechsel und der Formveränderung der Zähne, insbesondere der Schneidezähne.

Das Gebiß des Pferdes (s. Fig. 108) zählt im Ober- und Unterkiefer je 6 Schneidezähne (1, 1,2,2,3,3); außerdem bei Hengsten (und Wallachen), nur ausnahmsweise bei Stuten, die Hakenzähne (4, 4), die ungefähr einen Daumen breit über den Schneidezähnen stehen. Die Schneidezähne theilt man in die Zangen (1, 1), die Mittelzähne (2, 2) und die Eckzähne (3, 3). Die zu beiden Seiten des Kiefers stehenden Backenzähne heißen erster, zweiter und dritter Vormahlzahn (aa, bb, cc) und erster, zweiter und dritter Mahlzahn (dd, ee, ff).

Bis zum achten Jahre läßt sich das Alter auf das Jahr genau nach den Zähnen bestimmen; später wird das Ergebniß immer unbestimmter, doch wird man nicht leicht um mehr als drei Jahre irren.

Das Füllen kommt mit 12 Milch-Backenzähnen (den drei vordersten auf jeder Seite der Kinnbacken) zur Welt. Sehr selten sind auch die beiden innersten Milch-Schneidezähne (Zangen) sichtbar; meist treten sie 7—14 Tage nach der Geburt erst hervor. Mit 4—6 Monaten erscheinen die Mittelzähne, mit 6—9 Monaten die Eckzähne.

Sobald das Thier anfängt, seine Zähne zu gebrauchen, tritt auch eine Veränderung der Reibeflächen derselben ein. Mit 1 Jahre verlieren sich die Kunden auf den Zangen, mit $1\frac{1}{2}$ Jahren auf den Mittelzähnen, mit 2 Jahren auf den Eckzähnen.

Wenn das Pferd 1 Jahr ist, erscheint der erste bleibende Backenzahn (der vierte in jeder Reihe), mit $1\frac{1}{2}$—2 Jahren der zweite (der fünfte in jeder Reihe) und zwischen 4 und 5 Jahren der dritte (der sechste in jeder Reihe) sowie auch die Hakenzähne.

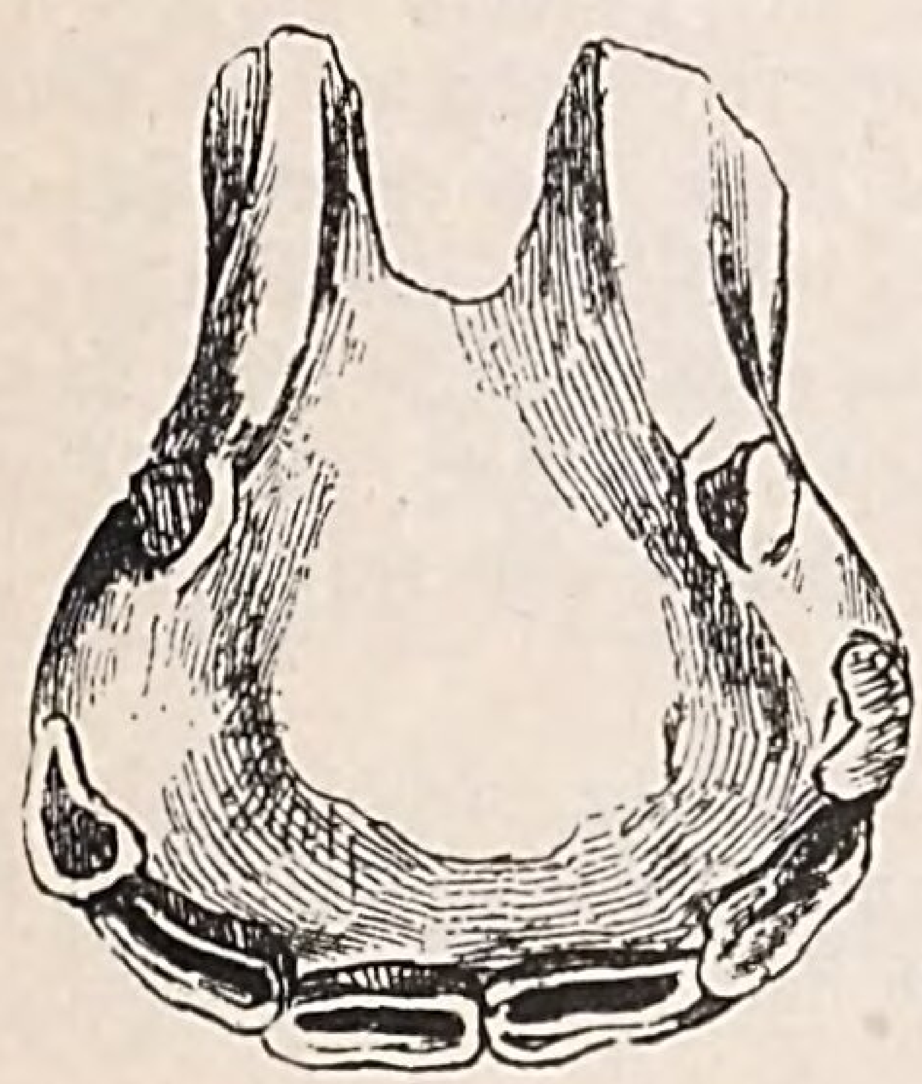


Fig. 109. Gebiß im vierten Jahre.

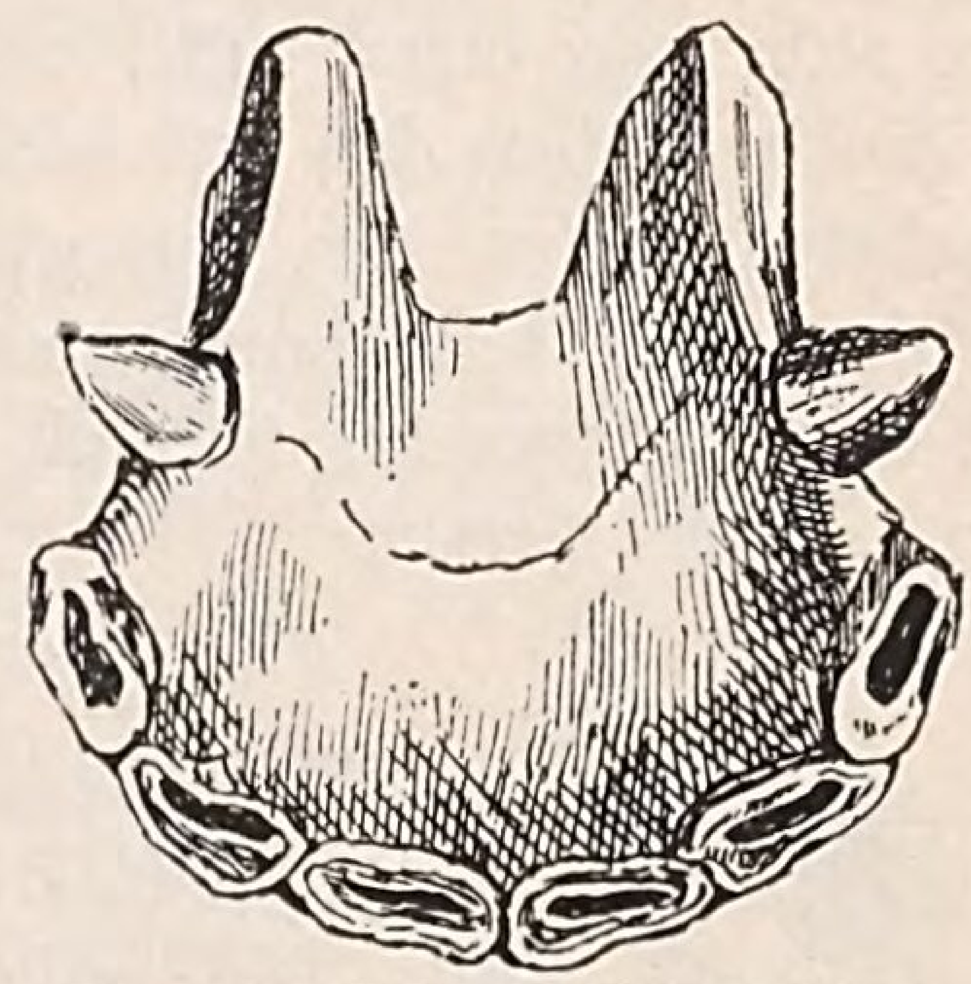


Fig. 110. Gebiß im fünften Jahre.

Das Alter von 4 Jahren (s. Fig. 109) ist bei dem Pferde sehr leicht zu erkennen; man braucht nur die Lippen desselben zu öffnen, und man erblickt einen Schneidezahn (Eckzahn) am Ende jeder Zahnreihe; dahingegen die Mittelzähne

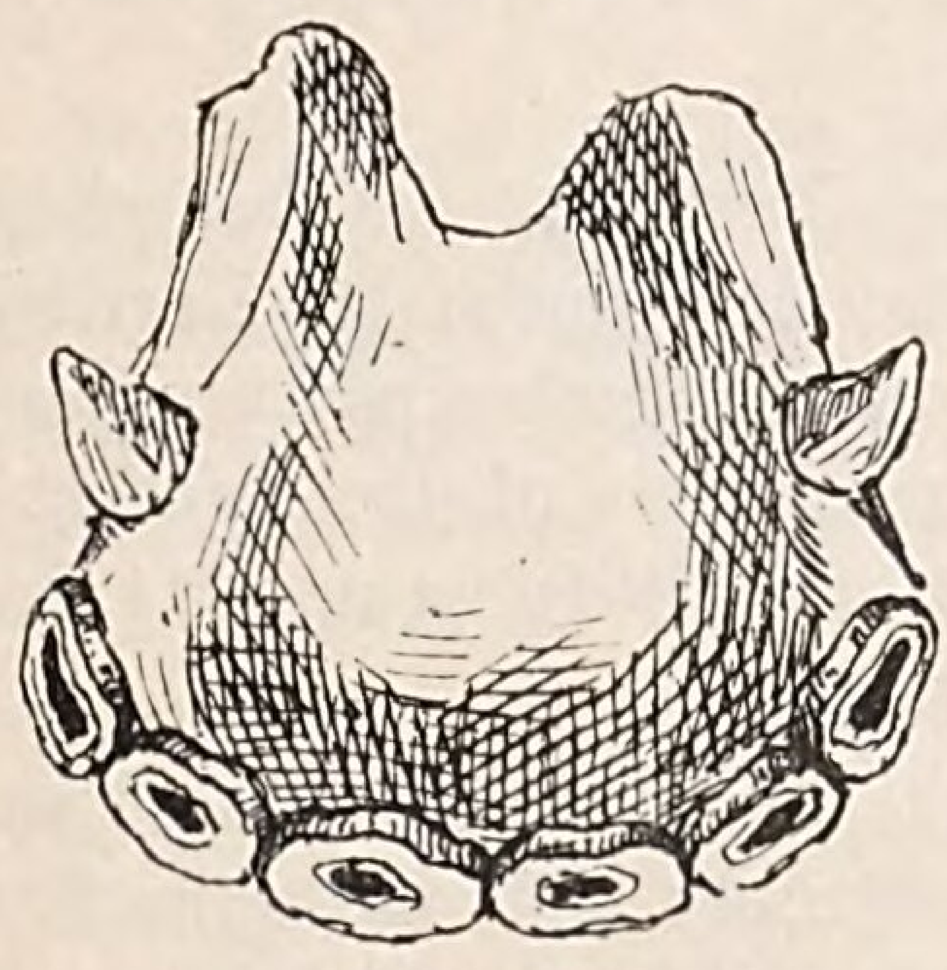


Fig. 111. Gebiß im sechsten Jahre.

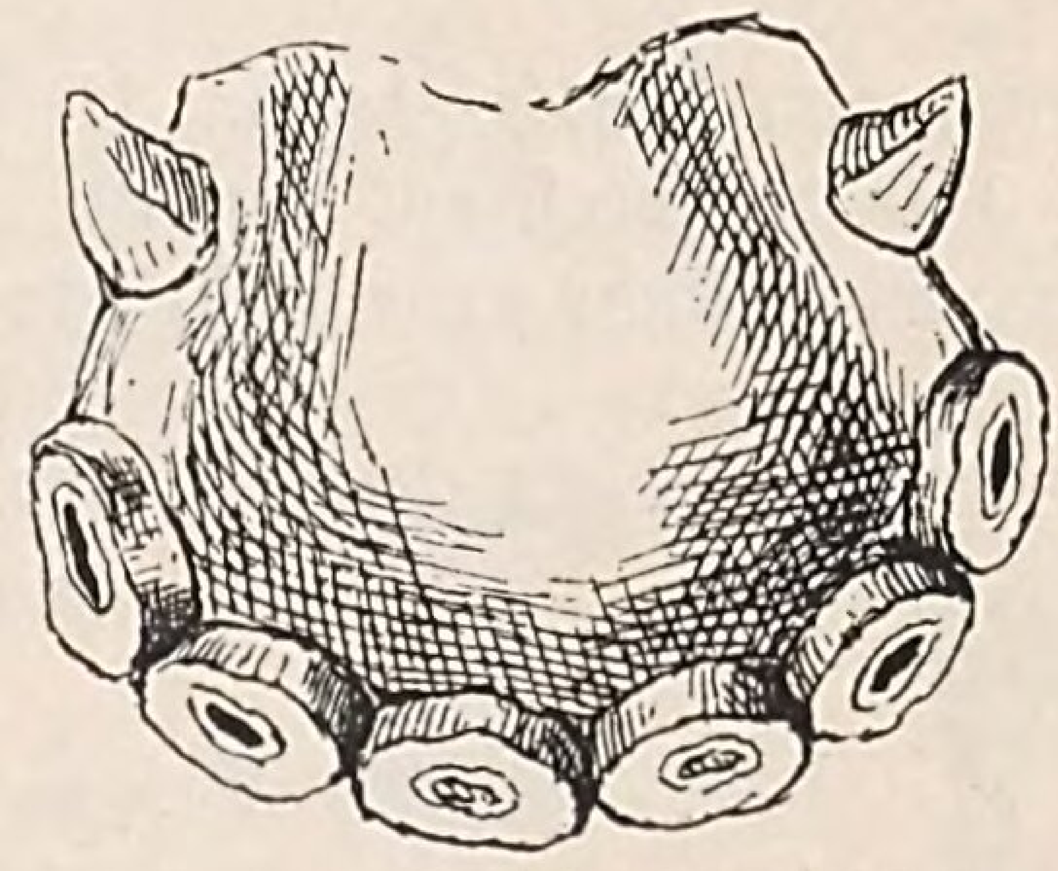


Fig. 112. Gebiß im siebenten Jahre.

(Ersatzzähne) mit ihrer vordern Reibefläche schon in gegenseitige Reibung getreten sind.

Mit $4\frac{1}{2}$ Jahren haben fast in jedem Fall die bleibenden Eckzähne ihre Vorgänger verdrängt, sodaß jene schon mit ihrem vordern scharfen Rande aus dem Zahnfleisch hervorragen.

Mit 5 Jahren (s. Fig. 110) sind sämmtliche Zähne im Ober- und Unterkiefer entwickelt, alle in Reibung und mit Kunden versehen. Außerdem treten bei allen männlichen Pferden die Hakenzähne hervor.

Im 6. Jahre (s. Fig. 111) treten auch die Eckzähne mit dem hinteren Rande in Reibung, sind jedoch noch nicht mit dem innern Schmelzrande umschlossen. Die Kunden in den Zangen sind abgerieben und verschwinden. Die Mittelzähne nehmen eine blassere Farbe an.

Im 7. Jahre (s. F. 112) verlieren auch diese ihre Kunden. Die Eckzähne sind von dem inneren Schmelzrande umschlossen.

In diese Periode fällt auch der sogenannte „Einbiß", obgleich derselbe erst im 8. Jahre recht zur Geltung kommt. Der „Einbiß" (s. Fig. 113), auch „Haken" genannt, rührt daher, daß der untere Eckzahn mit der hinteren Kante mehr nach vorn rückt, als die hintere Kante des oberen Eckzahns. Der Einbiß verliert sich erst wieder, wenn sich die Zähne des Vorder- und Hinterkiefers senken, d. h. eine geradere Richtung erhalten. Je älter nämlich das Pferd wird, desto länger und gestreckter wird das Gebiß. Der Einbiß bleibt also bis zum 12. oft auch bis zum 15. Jahre; am deutlichsten tritt er im 9. Jahre hervor.

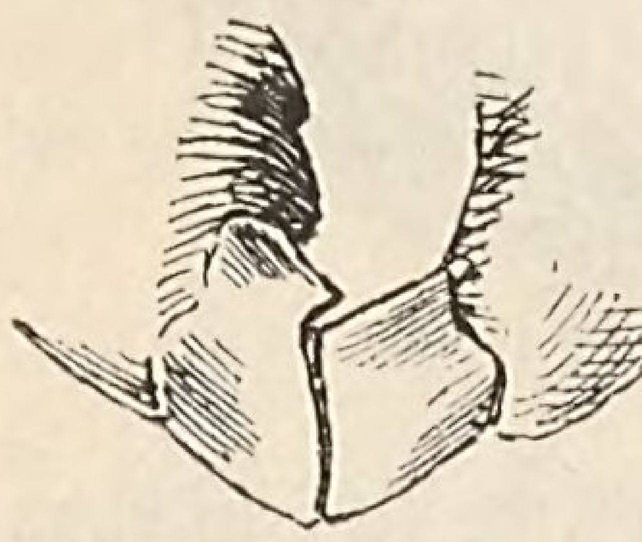


Fig. 113. Der Einbiß.

Hat das Pferd das 8. Jahr erreicht, so sind alle Kunden im Unterkiefer verschwunden; die Haken sind stumpfer und die Reibeflächen der Eckzähne größer geworden.

Vom 5. bis zum 8. Jahre sind noch andre wichtige Kennzeichen vorhanden: die Reibeflächen treten in die ovale Periode ein, welche für jedes Paar sechs Jahre dauert, und zwar für die Zangen vom 6. bis 12., für die Mittelzähne vom 7. bis 13., für die Eckzähne vom 8. bis 14. Jahre.

Mit dem 9. Jahre beginnt die Periode des Oberkiefers und dauert ebenfalls 3 Jahre, sodaß mit dem 12. Jahre sämmtliche Kunden des Oberkiefers verschwunden sind; ferner pflegt der Stern vor der Kundenspur der Zangen sichtbar zu werden. Dasselbe geschieht im 10. Jahre mit den Mittelzähnen, im 11. Jahre mit den Eckzähnen.

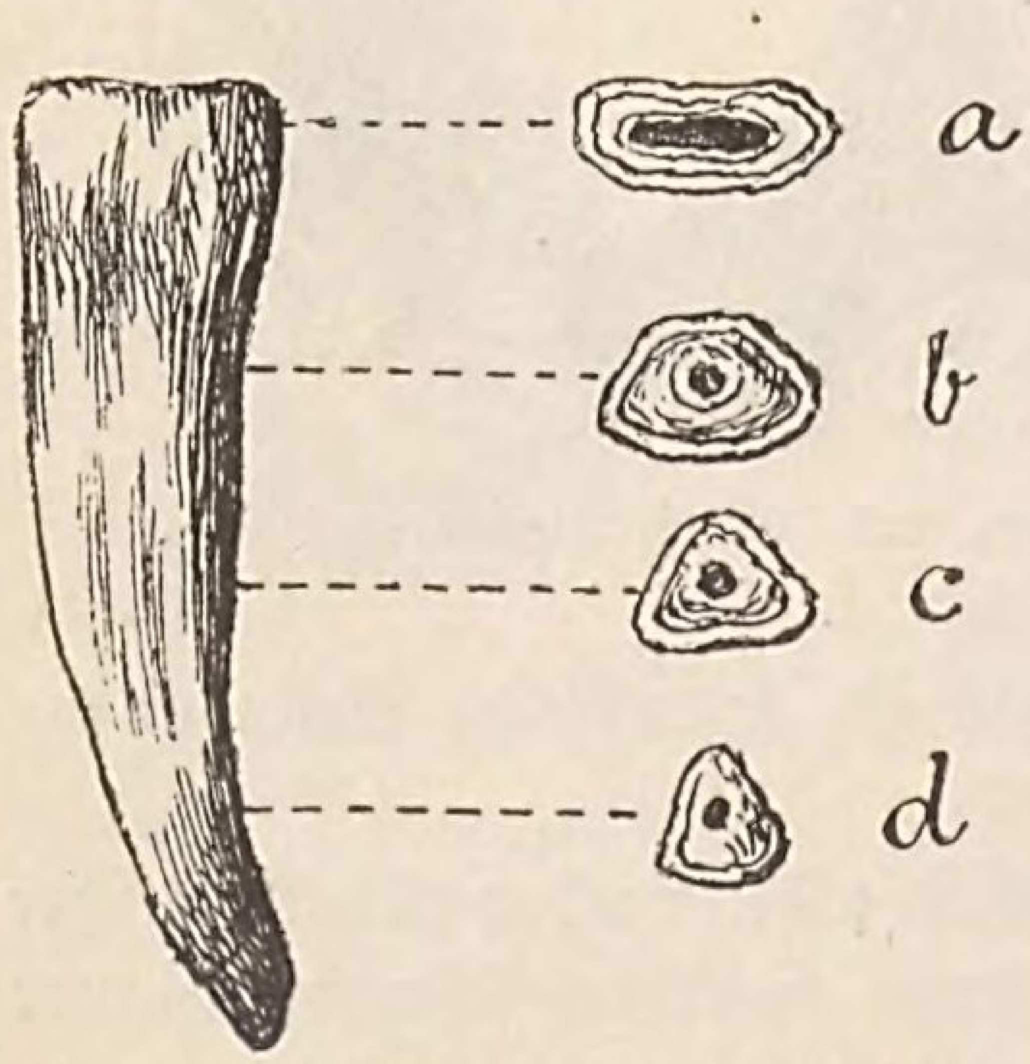


Fig. 114. Reibefläche eines Ersatzzahnes.

Jetzt tritt die Reibefläche der Zangen in die runde Periode. Die Haken im Unterkiefer überziehen sich mit Weinstein. Alle Zähne haben ihr weißes, gesundes Aussehen verloren, und an Stelle der gebogenen (Hufeisen-)Form des Kiefers tritt die gerade, sodaß die Zunge zwischen den Backen- und Schneidezähnen hervordringt. Es folgt nun vom 13. bis 15. Jahre, in derselben Weise fortschreitend, die sogenannte runde Reibeflächenform, bei der die Breiten- und Tiefendurchmesser etwa gleich sind. Gewöhnlich nehmen jetzt die unteren Eckzähne eine birnenförmige Gestalt an.

Mit 16 Jahren sind im Profil nur zwei Schneidezähne im Unterkiefer sichtbar. Die stumpfen Haken sind entweder sehr kurz oder lang geworden, biegen sich nach rück- oder auswärts und sind stark mit Weinstein bedeckt. Mit 18 Jahren treten die Zangen, mit 19 Jahren die Mittelzähne, mit 20 Jahren die Eckzähne in die dreieckige Periode. Die Schneidezähne stehen in einer fast geraden Linie, und der Kiefer bildet einen spitzen Winkel.

Mit 24 Jahren treten die Zangen in die verkehrt-ovale Periode ein (X förmig), mit 25 Jahren die Mittelzähne, mit 26 Jahren die Eckzähne.

Im Allgemeinen kann man sich an folgende Erkennungszeichen halten:

1.—9. bez. 12. Jahr: Normale (quer-ovale) Periode.

12.—18. Jahr: Runde Periode.

18.—24. Jahr: Dreieck-Periode.

Nach dem 24. Jahr: Verkehrt-ovale (X) Periode.

Figur 114 zeigt einen Ersatzzahn in verschiedenen Altersperioden, und zwar stellt a eine Reibefläche von 5, b eine solche von 10, c von 15 und d von 20 Jahren dar, an denen die Verschiedenheit der Form gut wahrgenommen werden kann.

Manche Pferde zeigen Abweichungen von den gegebenen Regeln der Zahnlehre; die Ursache ist eine geringe Abnutzung der Reibeflächen. Solche Pferde nennt man „Zweifler".

Verfälschungen an den Zähnen.

Eine künstliche Umgestaltung des Gebisses wird nicht selten zu dem Zweck vorgenommen, älteren Pferden ein jüngeres oder jüngeren ein älteres Ansehen zu geben.

Bei Füllen von starkem Knochenbau, welche mit zwei Jahren oft das Ansehen fünfjähriger Thiere haben, versucht die betrügerische Gewinnsucht nicht selten, den Zahnwechsel zu beschleunigen, um den Käufer irrezuleiten. So bricht man z. B. die Zangen mit $1\frac{1}{2}$ Jahren aus, die erst mit vollen 2 Jahren verdrängt werden sollen. Dasselbe geschieht mit den Mittelzähnen, wenn das Pferd $2\frac{1}{2}$ Jahre alt ist, am häufigsten aber mit den Eckzähnen, wenn das Pferd $3\frac{1}{2}$ Jahr alt ist, um demselben das Ansehen eines im fünften Jahre stehenden Thieres zu geben.

Diesem Betrug ist durch folgende Beobachtungen zu entgehen.

Gleich nach dem Ausreißen der Füllenzähne ist das Thier, wie nach allen gewaltsamen Operationen im Maule, sehr kopfscheu; es läßt sich nicht gern in das Maul greifen.

Die Stellen der ausgebrochenen Zähne sind mehr oder weniger entzündet und die Eckzähne noch nicht sichtbar. Werden die Füllenzähne in natürlicher Weise durch ihre Ersatzzähne verdrängt, so müssen, sobald sie ausfallen, oder, wenn sie nur lose im Zahnfleisch hingen, beim Fressen ausgebissen sind, die Ersatzzähne oder wenigstens der vordere Endrand eines jeden fühlbar und sichtbar sein. Ist aber die nach dem Fehlen der Füllenzähne im Zahnfleisch zurückgebliebene Wunde leer, so sind die Zähne vorzeitig ausgerissen.

Wenn die Kunden der Schneidezähne — einiger oder aller — verschwunden sind, wird eine andre betrügerische Manipulation, das sogenannte „Gitschen“, „Mailachen, Malleuchen“ der Zähne vorgenommen. Der Zweck ist, die verwischten Kunden wieder herzustellen und das Thier dadurch jünger erscheinen zu lassen, als es wirklich ist. Es geschieht dies, indem man dem Pferde die vorbemerkten Kundenspuren mit einem Grabstichel oder spitzen, harten Instrument eingräbt; dann werden die so künstlich gegrabenen Furchen mit concentrirter Schwefelsäure bestrichen und schwarz geätzt oder mit einem glühenden Eisen schwarz gebrannt.

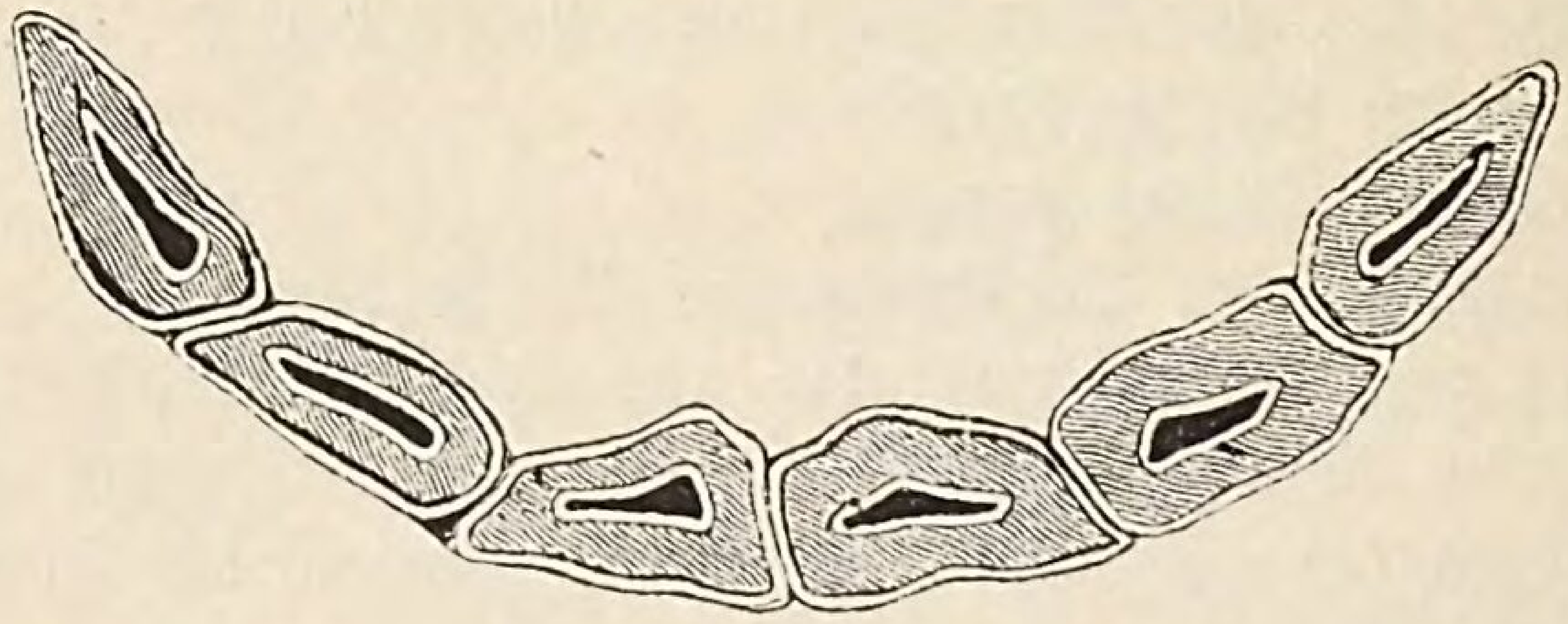


Fig. 115. Natürliche Zahnkunde.

Gewöhnlich werden nur solche Pferde gegitscht, bei denen das Zahngeschäft und die Abnutzung der Kunden regelmäßig erfolgt ist.

Je nachdem die Kunden in den Zangen-, Mittel- oder Eckzähnen eingegraben worden sind, können die Pferdehändler ein solches gegitschtes Pferd für sechs- oder siebenjährig ausgeben. Hierbei sorgen sie dafür, daß das Pferd, wenn es dem Käufer vorgeführt wird, stark im Maule schäumt, damit der Speichel beständig die Reibefläche der Zähne bedeckt. Dies erzielen sie durch Bestreichen mit Seifenpulver oder Brod und Salz.

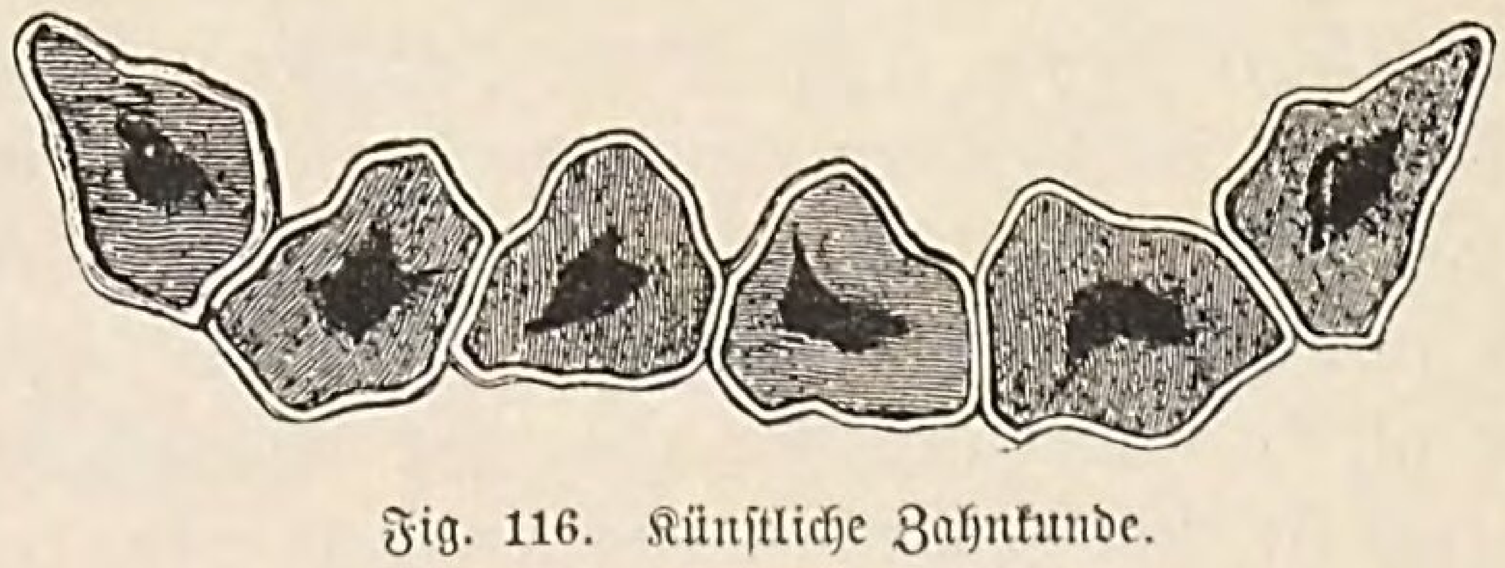


Fig. 116. Künstliche Zahnkunde.

Die natürlichen Kunden der Zähne sechs- und siebenjähriger Pferde haben eine der ovalen Form des Zahnes ähnliche Gestalt und sind von einem emporstehenden Schmelzrand umgeben. (S. Fig. 115.) Gefälschte Kunden sind öfters rund, eckig; bei einer rundlichen oder sogar eckigen Form des Zahnes sind sie sehr lang und also nicht im Verhältniß zu der Form des Zahnes; während die Kunde nur in der emporstehenden Schmelzeinfassung vorkommen soll, befindet sie sich wohl auch vor oder neben dieser; ferner ist bei dem Gitschen dieser Schmelzrand vielfältig durchstochen, und man sieht öfters mehrere durch den ausgleitenden Grabstichel hervorgebrachte Schrammen auf der Reibefläche des gegitschten Zahnes. (S. Fig. 116.)

Das Absägen sehr langer Zähne, um sie nachher zu gitschen, wird ohne Grund als Kunstgriff der Händler angeführt; denn sehr lang gebliebene, also

nicht gehörig abgenutzte Zähne behalten gemeinhin ihre Kunden sehr lang, und die Pferdehändler sind dann eher im Stande, ihre Pferde für jünger auszugeben. Wer die Schwierigkeiten des Durch- und Absägens eines Zahnes kennt, dem wird es nicht einfallen, eine ganze Zahnreihe am lebenden Pferde kürzer sägen zu wollen. Nur wenn die äußerste Ecke der Eckzähne des Vorderkiefers hervorstand (Einbiß), könnte diese allenfalls in betrügerischer Absicht abgesägt oder abgefeilt sein, wenn man nämlich ein 9 bis 12 Jahre altes Pferd, bei welchem aber noch die natürlichen Kunden an den Zähnen des Hinterkiefers vorhanden sein müßten, oder bei dem diese zahnlückig sind, als 7—8jährig zeichnete; allein der bedeutendere Einbiß würde doch ein höheres Alter verrathen.

Andere Mittel, um über das Alter zu täuschen.

Manche Händler versuchen, grau gewordene Haare auf den Augenbogen, der Stirn und andern Stellen zu färben, um das wirkliche Alter des Pferdes zu verbergen; allein in den meisten Fällen sind dann auch die Zähne gegitscht, oder die Farbe des Haares stimmt nicht überein.

Eingefallene Schläfengruben werden durch Aufblasen der Haut gefüllt, was leicht daran erkannt wird, daß sie dann meist ungleich sind und vor allem daran, daß die darin enthaltene Luft durch einen Druck mit dem Finger daraus entfernt werden kann.

Zahnkrankheiten.

Pferde, die schlecht fressen, leiden nicht immer an schlechter Verdauung, sondern häufig wird man in Zahnschmerzen die Ursache zu suchen haben. Wir finden bei Pferden hohle, lose oder eingesprungene Zähne, Zahngeschwüre, Zahnfisteln u. dgl.

Schieferzähne, scharfe Kanten und Ecken müssen mit der Zahnraspel entfernt werden.

Da Pferde mit schlechten Zähnen stets auch schlecht fressen, so ist es in solchen Fällen gerathen, sich an den Roßarzt zu wenden.

Fünftes Kapitel.

Der Exterieur des Pferdes.

In diesem Kapitel haben wir es, in Anknüpfung an Kap. 1. des 2. Theils mit den Formen und Verhältnissen des Pferdes zu thun, durch welche seine Schönheit und guten Eigenschaften sowohl als seine Fehler und Krankheiten bestimmt werden, kurz mit allem, was den Werth des Pferdes erhöht oder vermindert.

Unter Schönheit versteht man die harmonische Übereinstimmung der einzelnen Theile zum Zwecke des Ganzen. Da die Schönheit immer ein Ideal bleibt, so kann es streng genommen kein vollkommen schönes Pferd geben. — Schönheit ist andrerseits aber auch ein relativer, ja subjectiver Begriff; ein schön gebautes Luxuswagenpferd sieht anders aus, als ein zum schweren Zug bestimmtes Thier; nach den verschiedenen Gebrauchszwecken sind auch die ästhetischen Anforderungen verschieden.

Wir finden bei den Pferden eine große Mannigfaltigkeit des Körperbau's, der Längenverhältnisse und Winkelstellungen der Knochen. Es giebt Pferdegebäude, welche die Schnelligkeit auf das äußerste begünstigen, andre, die außerordentliche Zugkraft oder bedeutende Tragfähigkeit begründen.

Bevor wir die einzelnen Körpertheile des Pferdes nach einander betrachten, verschaffen wir uns einen Überblick über das ganze Pferd, um die Regeln für die Harmonie sämmtlicher Theile kennen zu lernen.

Denken wir uns bei einem normal gebauten Pferde Kopf, Hals und Schweif weg und begrenzen den Rumpf von oben, von unten und von beiden Seiten mit geraden Linien, so erhalten wir ein Quadrat. (S. Fig. 118.)

Theilen wir dieses Quadrat durch eine Horizontallinie in zwei gleiche Rechtecke, so liegen in dem obern derselben der Rumpf, in dem untern die Gliedmaßen. Die Länge der Beine und die Tiefe des Leibes sind also gleich.

Verlängern wir eine Diagonale des Quadrats nach links oben um $^2/_3$ der Tiefe des Rumpfes, also $^1/_3$ der Höhe des Quadrats, so ergiebt sich Richtung und Länge des Halses; ein Perpendikel auf dem Endpunkt nach unten, von gleicher Länge, ergiebt Richtung und Länge des Kopfes.

Betrachten wir das Pferd von oben und denken uns (s. Fig. 119) gerade Linien vom linken Buggelenk zum linken hintern Kniegelenk und vom rechten Buggelenk bis zum rechten hintern Kniegelenk gezogen, so erhalten wir ein Paralleltrapez, in dem die letzten Linien die Parallelen sind, die beiden andern über die Brust des Pferdes hinaus nach vorn verlängert sich schneiden würden. Die Seitenlinien sind etwas länger als die Seiten des Quadrats. Die Verbindung der Kniegelenke (die Breite des Pferdes hinten) ist gleich der Tiefe des Rumpfes, also gleich der halben Höhe des Quadrats der Seitenansicht; die Verbindung der Buggelenke ist gleich der Länge des Kopfes, also $^1/_3$ der Höhe. An die vier Ecken dieses Paralleltrapezes schließen sich, lothrecht nach unten, die Gliedmaßen an (s. Vorderansicht, Fig. 120); es stehen also die Vorderbeine etwas enger zusammen, als die Hinterbeine, und die vier Hufe bilden auf dem Erdboden die Projection des Paralleltrapezes. —

Die einzelnen Körpertheile des Pferdes.

Der Kopf, mit Recht das Erkennungszeichen der Rasse und des Geschlechts genannt, ist auf die Schönheit des ganzen Pferdes von größtem Einfluß.

Der Hengst hat in der Regel einen schöneren Kopf, als die Stute und der Wallach.

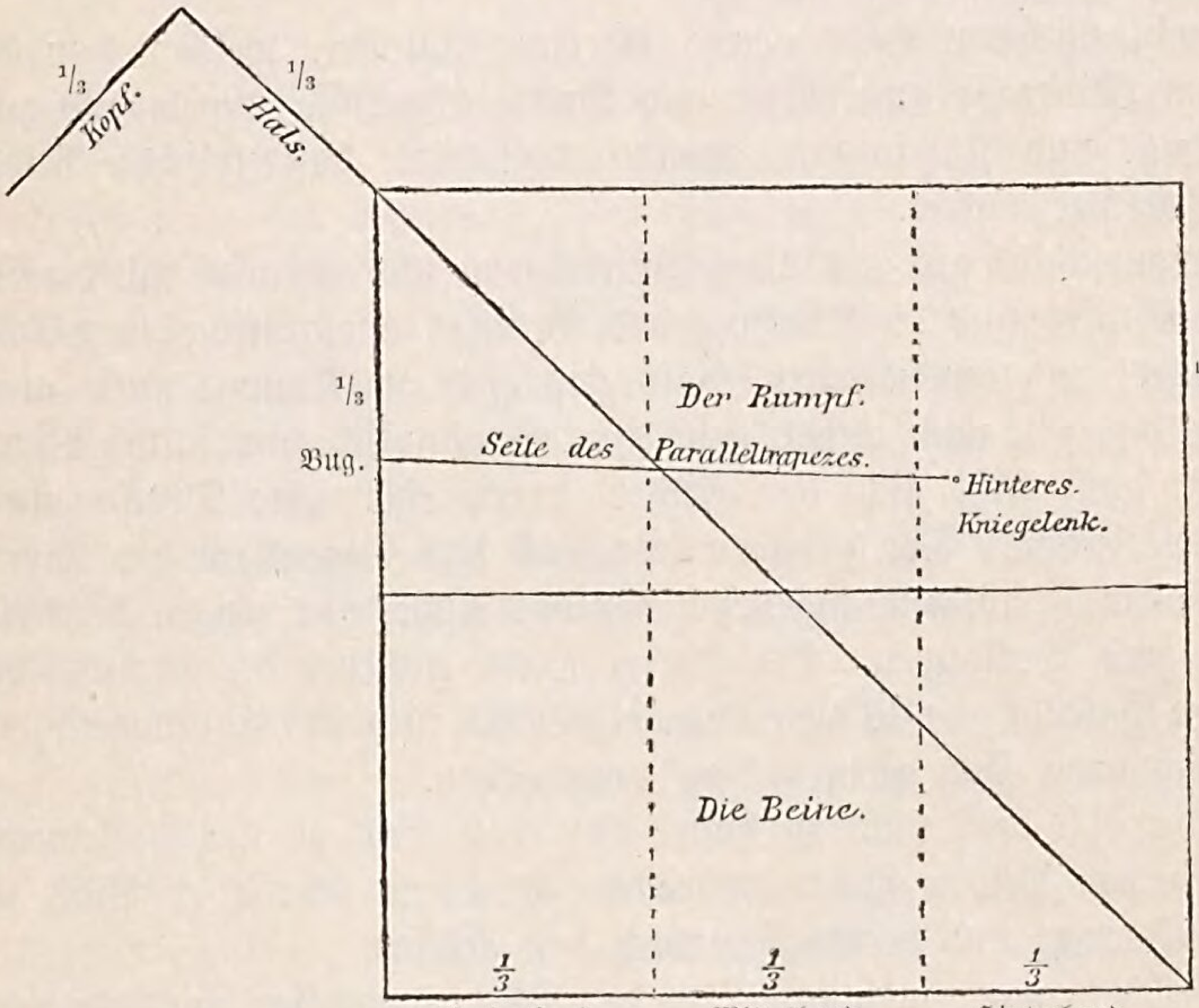


Fig. 118. Grundlinien eines gut angelegten Pferdes. Seitenstellung.

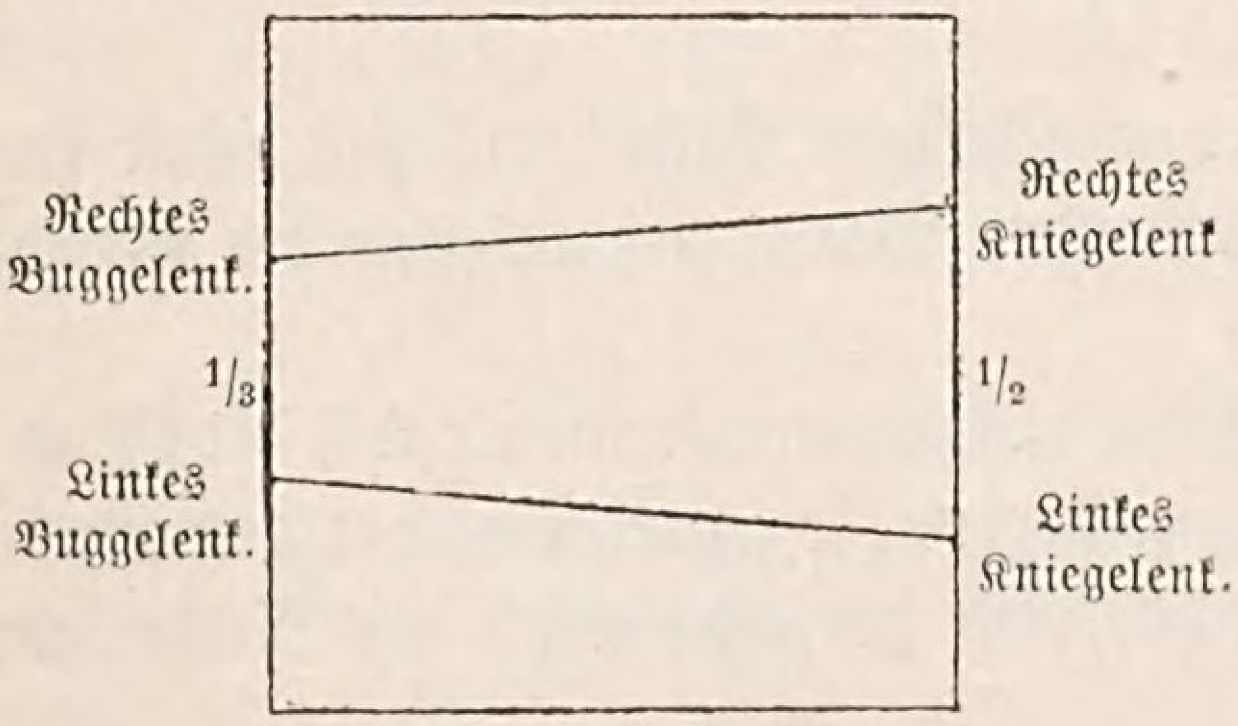


Fig. 119.
Grundlinien eines gut angelegten Pferdes, von oben.

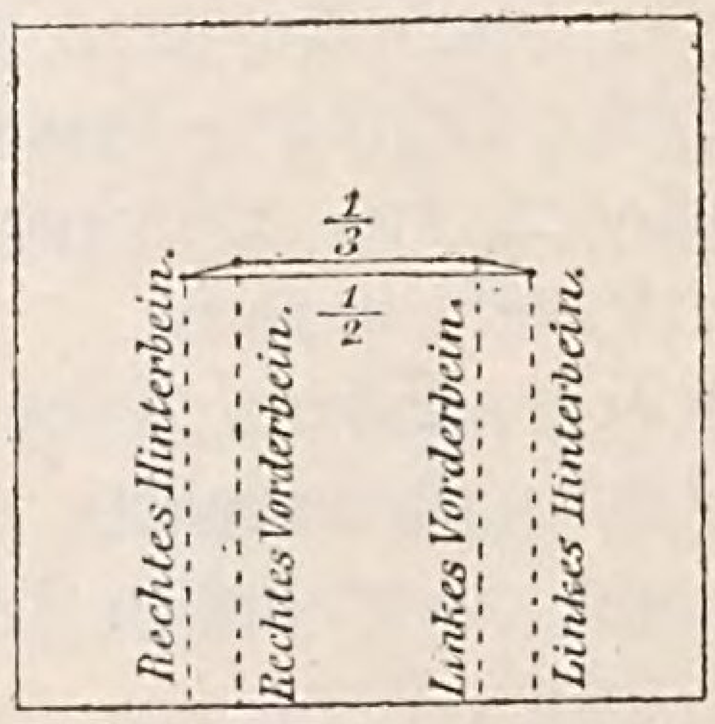


Fig. 120.
Grundlinien eines gut angelegten Pferdes, von vorn.

Als schöne Köpfe sind zu nennen: der kleine Kopf, der „trockene" (magre) Kopf, der Hechtkopf und der gerade Kopf. Alle diese Formen sind bei Rassepferden vertreten. Bei Pferden gemeiner Rasse dagegen sind schwere, fleischige Köpfe vorherrschend: der Rammskopf, der Schweinskopf, der Schafskopf und der Ochsenkopf.

Auch die einzelnen Theile des Kopfes, die zugleich Werkzeuge der äußern Sinne sind, müssen eine angenehme Form haben. Man fordert, daß die Stirn breit und etwas zwischen den Augen gewölbt sei, daß die

Ohren hübsch seien und nicht hängen, sondern lebhaft nach allen Seiten spielen, daß das Auge groß, feurig und lebhaft sei mit mildem, schönem Blick, und daß die Nüstern groß und weit seien.

Der Hals muß nicht zu lang, aber kräftig angesetzt und muskulös sein. Ein wohlgebildeter Hals, verbunden mit einem schönen Kopf, erhöht nicht nur das Ansehen des Pferdes, sondern hat auch einen nicht unwesentlichen Einfluß auf die Tauglichkeit desselben.

Einen wohlgebildeten Hals nenne ich einen solchen, welcher von der Brust und dem Widerrist an Stärke und Breite allmählig abnehmend zum Kopf emporsteigt und sich so mit letzterem verbindet, daß zwischen beiden eine deutliche Grenze besteht.

Der Schwanenhals gilt als die schönste Form und ist auch für die Beweglichkeit des Kopfes und die Wirkung des Gebisses am günstigsten gebaut. Der „Hirschhals" und der verkehrte Hals zeigt sich am Kamme nach innen, am Kehlgange dagegen nach außen gebogen. Gewöhnlich sind solche Pferde „Sterngucker", doch läßt sich der Fehler durch eine gute Dressur mehr oder weniger verstecken. Der gebogene Hals ist das Gegentheil des Hirschhalses; diese Form ist nicht unangenehm für das Auge, nur neigen derartige Pferde leicht zum Verkappen. Ein kurzer Hals entbehrt der leichten und ungezwungenen Haltung; ein solches Thier eignet sich nicht als Equipagenpferd, ist aber zum schweren Zug allen andern vorzuziehen.

Der Widerrist darf nicht zu hoch, aber auch nicht zu niedrig sein und muß sich tief in den Rücken hinein erstrecken; hierdurch schafft er Platz für eine gute Schulterlage und verkürzt zugleich den Rücken.

Die Schultern, der wichtigste Teil des Pferdes, müssen mit strammen, deutlich markirten Muskeln ausgestattet, möglichst lang sein und eine schräge Richtung haben. Hierdurch wird die Bewegung der Vorderfüße frei und sicher, Kraft und Ausdauer vereinigend.

Steile Schultern (das Gegentheil von schrägen Schultern) sind nicht frei genug gelagert und verursachen einen stoßenden Gang, bei welchem die Pferde leicht verbraucht werden.

Bei losen Schultern strecken die Pferde, vorzugsweise im Trabe, die Gliedmaßen stark nach vorwärts, wodurch sie in kurzer Zeit viel Terrain gewinnen. Man nennt einen solchen Trab „stechend", und derselbe wird mit Recht sehr hoch geschätzt.

Bei steilen, gebundenen Schultern erfolgt die Bewegung nicht frei; man sagt von solchen Pferden, daß sie „mit der Schulter nicht recht herauskommen", daß ihnen die „Schulterfreiheit" fehle.

Zu einer gut gelagerten Schulter nebst Widerrist gehört auch eine gute Brust. Die Breite derselben muß wenigstens $^2/_3$ der Kopflänge betragen. Mit einer solchen Brust ist immer auch eine entsprechend weite Brusthöhle verbunden, die den Organen des Athmens und des Blutumlaufs hinreichenden Raum gewährt und bei Zugpferden besonders wichtig ist.

Pferde mit zu breiter Brust („Löwenbrust") sind nicht für den Equipagendienst verwendbar. — Weit nachtheiliger noch ist die schmale Brust, mit der

in der Regel eine zu schwache Wölbung der Rippen verbunden ist. Die freie Bewegung der Lungen und des Herzens ist eingeschränkt, und die vorderen Füße stehen bei dieser Brustform zu nahe an einander, wodurch der Gang unsicher wird. — Tritt der vordere Theil des Brustbeins sehr stark hervor, so nennt man eine derartige Bildung „Habichtsbrust". Derartige Pferde haben nur einen untergeordneten Werth.

Der Ellenbogen muß breit, lang und hervorstehend und darf weder nach innen noch nach außen gedreht sein; eine solche Drehung der Ellenbogen hat eine falsche Stellung der vorderen Gliedmaßen zur Folge.

Der Oberarm, welcher aus Speiche und Elle besteht, muß lang und muskulös sein: die Entfernung des Ellenbogens vom Knie muß größer sein, als diejenige vom Knie bis zum Sohlenrande. Je länger der Vorarm, desto größer die Beugung des Knies und desto schneller die Bewegung der Gliedmaßen. Bei einem kurzen Vorarm geht zu viel Kraft verloren; die Pferde heben die Füße zwar sehr hoch, kommen aber nicht von der Stelle und werden bei dieser Gangart sehr leicht fehlerhaft.

Der Unterarm, auch Schienbein oder Röhre genannt, muß eine vollständig senkrechte Stellung einnehmen. Er kann kaum zu breit, kräftig und muskulös sein.

Ebenso soll das Knie groß und gut entwickelt sein. Von vorn betrachtet, muß dasselbe breit sein und mit dem Vorarm und Unterarm in einer Ebene liegen.

Die fehlerhaften Kniee sind: das „Ochsenknie" („Kniebohrer"), das „bockbeinige" und das „gedrosselte" Knie. „Bockbeinig" heißt eine Stellung, bei der das Kniee mit dem Vorarm in der Seitenansicht des Pferdes einen Winkel bildet; der Fehler ist oft angeboren, was sehr leicht zu erkennen ist, kann aber auch von frühzeitigen, großen Anstrengungen herrühren. Beim „Ochsenknie" (Kniebohrer) nähern sich die Kniee, während die Schenkel nach unten auseinanderstehen. Noch fehlerhafter ist das „gedrosselte Knie", welches einen starken Ausschnitt zeigt; man sagt gewöhnlich: „das Pferd steht im Hang" oder: „es hängt in die Kniee".

Die Sehnen an der hinteren Fläche des Schienbeins müssen stark, deutlich und markirt hervortreten und von den Knochen durch eine Rinne geschieden sein. Sehnen, die mit der Haut und dem Knochen gleichsam eine runde Masse bilden, finden sich bei Pferden von gemeiner Abstammung und schlaffem Faserbau.

Das Köthengelenk oder der Fessel, welcher das Fesselbein zur Grundlage hat, soll ungefähr ein Drittel des Schienbeins ausmachen und in einem Winkel von 45 Grad zur Bodenfläche stehen. Das Schienbein soll mit dem Fesselbein einen Winkel von nicht mehr als 120 Grad bilden.

Die vorkommenden Abweichungen bezeichnet man mit den Ausdrücken: „langgefesselt" und „kurzgefesselt". Gewöhnlich steht damit auch die Richtung im Einklang, sodaß kurze und gerade, lange und schräge Fessel mit einander verbunden sind. Viele Reiter sehen es gern, wenn das Pferd lang gefesselt ist, ja sogar sich im „Bärentritt" bewegt (beim Durchtreten mit der Köthe

den Boden berührt), sehen aber dabei mehr auf bequeme Bewegung als auf Ausdauer.

Steht ein Pferd zu gerade in den Fesseln, so wird die Erschütterung des Körpers durch den Stoß nicht gemildert, vielmehr auf das Köthengelenk concentrirt, wodurch das Thier auf eine harte Probe gestellt wird und sich bald ruinirt.

Wenn Schienbein und Fesselbein einen gestreckten Winkel (von 180 Grad) bilden, so wird das Pferd „stelzfüßig“ und verliert bei der Kraftlosigkeit seiner Gliedmaßen allen Werth.

Den unterhalb des Fessels liegenden Theil nennt man die **Hufkrone**. Dieselbe soll sich abgerundet um den Fessel schließen.

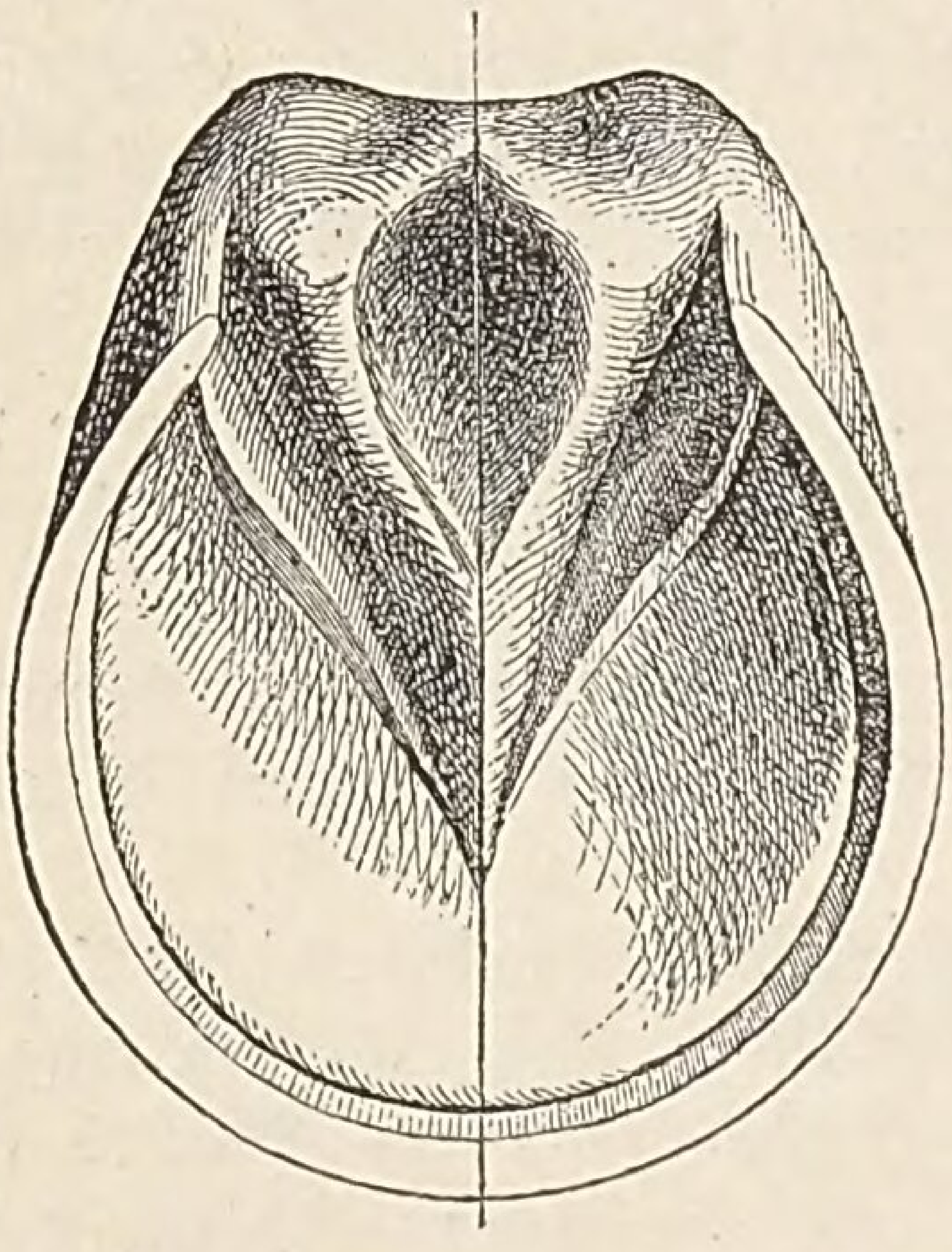


Fig. 121. Der Vorderhuf. (Sohle.)

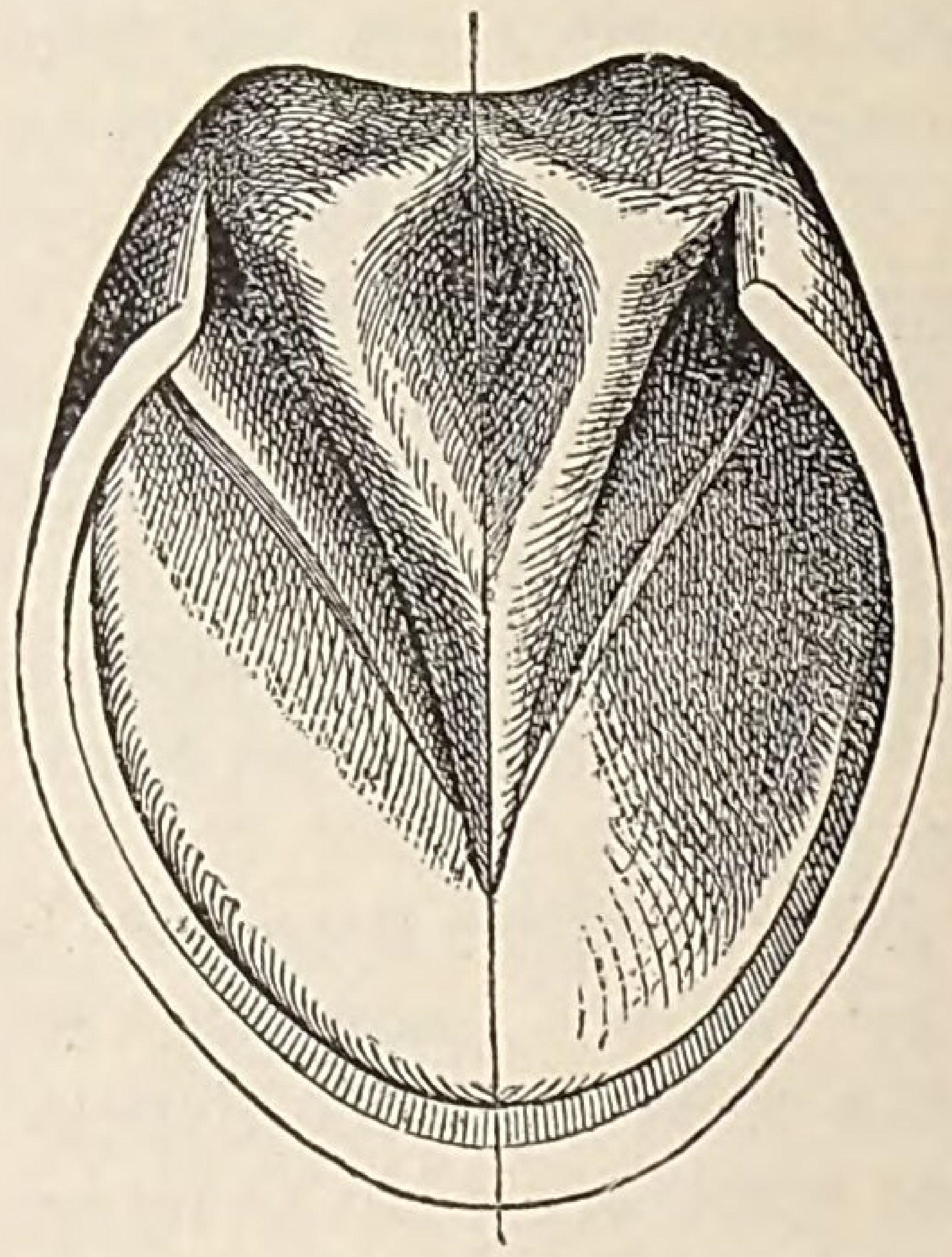


Fig. 122. Der Hinterhuf. (Sohle.)

Der **Huf** bildet das unterste Ende des Fußes. (S. Figur 121—122.)

Der Vorderhuf unterscheidet sich durch seine Form wesentlich vom Hinterhuf; der Vorderhuf ist rund, der Hinterhuf mehr spitz. Ein bestimmtes Maß für den Huf giebt es nicht, es läßt sich nur auch hier im Allgemeinen sagen, daß der Huf zu der Größe des Pferdes in einem harmonischen Verhältniß stehen muß. — Der Huf der edlen Rassen ist klein, der der gemeinen Rassen breit.

„Ohne Huf kein Pferd.“ Meiner Meinung nach verdient der kleine Huf auch für das Wagenpferd den Vorzug; denn ich habe immer gefunden, daß große Hufe sehr enge Trachten, platte und dünne Sohlen und wenig Widerstandsfähigkeit besitzen. Zu enge Hufe, „Zwanghufe“, sind ungeeignet, können aber durch gute Pflege bedeutend verbessert werden.

Die Sohle muß bei dem Wagenpferd gewölbt, nicht flach sein.

Der **Rücken** des Pferdes muß grade, breit, nicht zu lang und mit kräftigen Muskeln besetzt sein, jedoch läßt sich beim Wagenpferd ein schlechter Rücken eher verdecken, als beim Reitpferd. Ist der Rücken etwas lang, die Bewegung aber elegant, so wird der Fehler gar nicht auffallen.

Senkrückige Pferde sind meist schwach angelegt. „Karpfenrücken“ hingegen (aufwärts gewölbte) entwickeln immer eine große Kraft.

Wird das Pferd alt, so senkt sich der Rücken, weil die Muskeln immer mehr verschwinden.

Gut ist es, wenn ein Wagenpferd einen breiten Rücken mit stark angesetzten Muskeln hat.

Der hintere Theil des Rückens, die Lende, muß gleichfalls stark, kraftvoll und zu beiden Seiten gewölbt sein.

Ein „kurz geschlossenes“ Pferd nennt man ein solches, bei dem die falschen Rippen so nahe an dem vordern Rand der Hüfte liegen, daß der Abstand nicht mehr als drei bis vier Finger breit ist. Ist der Abstand dagegen ein sehr großer, so nennt man das Pferd „langlendig“, „langgerippt“. Solche Thiere machen als Equipagenpferde keinen netten Eindruck und füttern sich in der Regel auch sehr schlecht.

Die Rippen bilden den Brustkasten und umschließen die edlen Organe, die Lungen und das Herz. Die Rippen müssen nach außen weit und tonnenförmig gewölbt sein, damit der Brustkasten den Lungen und dem Herzen den nöthigen Spielraum gewährt. Flache Rippen bilden einen engen Brustkasten; damit behaftete Pferde haben wenig Ausdauer und Leistungsfähigkeit, weil der Athem und der Blutumlauf mangelhaft sind. Gewöhnlich ist auch die Brust schmal.

Ein regelmäßig geformter Bauch trägt viel zur Schönheit des Pferdes bei. Der Bauch muß eine mäßige Abrundung und tonnenförmige Gestalt haben; ist derselbe zu sehr nach außen gedehnt, so heißt er „Hängebauch“, „Kuhbauch“ dagegen, wenn er an den Seiten hervortritt. Senkrückige und flachgerippte Pferde haben in der Regel Hängebäuche, ebenso Weidepferde und Fohlenstuten.

Der „Hechtbauch“, „aufgeschürzte“, „ranke“ oder „Windhundsbauch“ ist gegen die Flanken sehr zusammengezogen. Gewöhnlich findet man ihn bei hitzigen Pferden und schlechten Fressern. Fahrer, welche nur Korn, nie Häcksel und Heu füttern, erzielen ebenfalls Hechtbäuche.

Flanken oder Weichen nennt man die hinteren, etwas eingesenkten Seitentheile des Bauches. Nach der Bewegung der Flanken beurtheilt man das Athmen, da man das Heben und Senken der Athmungsmuskeln hier am besten sehen kann. Bei einem gesunden Pferde beobachtet man 10 Athemzüge in der Minute. Der Flankenschlag soll bei gesunden Pferden gleichmäßig und fast unmerklich sein.

Die Flanken sollen „gut geschlossen“ sein, d. h. sie sollen allmählich in die benachbarten Theile übergehen. Mit einem solchen Bau sind immer kurze, gedrungene Lenden verbunden. Wenn ein solches Pferd auch etwas unsanfte Bewegungen hat, so wird es doch immer mit einer bedeutenden Kraft begabt sein und selbst bei geringem Futter gut genährt aussehen. — Das Gegentheil sind hohle, eingefallene Flanken. Dieselben finden sich nur bei mageren Pferden und werden mit dem Ausdruck „Hungergruben“ bezeichnet.

Das Kreuz und die Kruppe liegen zwischen den Lenden und dem Schweife und bilden den oberen Theil der Hinterhand.

Von der Kruppe wird verlangt, daß sie lang und nach den Seiten hin abgerundet ist, eine ihrer Länge angemessene Breite hat und etwa einen Zoll tiefer als der höchste Punkt des Widerrists liegt.

Eine gut gebaute Kruppe ist für die Leistungsfähigkeit des Thieres von großer Wichtigkeit, da sie einen großen Einfluß auf die Kraft der Hintergliedmaßen ausübt. Eine lange Kruppe ist der Schnelligkeit überhaupt und insbesondere der leichten und kräftigen Bewegung der Hinterhand förderlich. Die lange Kruppe kennzeichnet daher besonders die edlen Rassen. Von der Kruppe sagt der Araber: „Ein Pferd, dessen Kruppe ebenso lang ist, wie der Rücken und die Lenden zusammengenommen, kannst du mit verbundenen Augen kaufen."

Eine kurze Kruppe macht die Bewegung hart und unangenehm; doch halte ich sie beim Wagenpferde nicht gerade für einen Fehler.

Eine gerade Kruppe hält man mit Recht für schön. Wenn dieselbe jedoch zugleich schmal und arm an Muskeln ist, so ist dies ein Zeichen von Schwäche.

Melonenförmige Kruppen zeigen sowohl nach hinten als nach den Seiten eine für das Auge angenehme Abrundung.

Das Kreuz heißt „überwachsen" oder „überbaut" (hoch), wenn es höher ist als der Widerrist; ein solches findet sich namentlich bei den jütländischen Rassen. Indeß zeigen solche Pferde viel Kraft und Schnelligkeit. Die Berliner Omnibusgesellschaft hält nur derartige Pferde, und dieselben können gewiß als Muster des städtischen Wagenpferdes gelten.

Ein abschüssiges, „abgeschlagenes" Kreuz senkt sich bedeutend nach hinten und unten, daher der Ansatz des Schweifes weit niedriger liegt, als der Anfang des Kreuzes. Diese Pferde haben in der Regel große Kraft zum Springen und besitzen viel Ausdauer, obgleich die Kruppe als häßlich bezeichnet werden muß.

Die spitze Kruppe, welche nach oben einen Höcker bildet, läßt in der Regel die Hüftknochen heraustreten, sodaß eine eckige Form entsteht. Diese Kruppe gilt für entschieden häßlich und Niemand will derartige Pferde kaufen. Ich habe jedoch immer eine eckige Kruppe einer geraden vorgezogen, denn sie ist ein untrügliches Zeichen großer Hebel-, Muskel- und Schiebkraft.

Bei der „gespaltenen" Kruppe ragen die Muskeln über die Mittellinie etwas hervor und sind durch eine Längsrinne getheilt. Eine solche Kruppe ist stets mit großer Kraft im Hintertheil gepaart; man findet dieselbe bei Pferden schwerer Schläge (Percherons, Brabanter).

Als „einhüftig" bezeichnet man Pferde, bei welchen die eine Hüfte niedriger steht als die andre, ein Fehler, der von einem Bruch des betreffenden Knochens herrührt.

Der Bau des Schweifes hängt wesentlich von dem der Kruppe ab. Der Schweif ist „hoch angesetzt", wenn er von dem hoch liegenden Kreuzbein

frei ausgeht, „niedrig angesetzt“ dagegen, wenn er mehr oder weniger tief zwischen den Hinterbacken eingeklemmt ist.

Ein guter Schweif ist eine große Zierde des Pferdes. Die Haare müssen fein und glatt sein und die Schweifrübe dicht umgeben.

„Hammel-“ und „Rattenschwänze“ sind unschön; jedoch kann hier leicht nachgeholfen werden. Hammelschwänze lassen sich durch Ausschneiden der Haare und Zuspitzen nach unten erleichtern; Rattenschwänze werden künstlich ergänzt.

Nach dem Schweif pflege ich die Kraft des Pferdes zu bemessen. Kräftige, temperamentvolle Pferde lassen sich den Schweif nur sehr schwer in die Höhe heben, während schlaffe Thiere dies willig zulassen. Jedoch ist dabei nicht zu übersehen, daß viele Wagenpferde aus Gewohnheit den Schweif hochheben.

Die Oberschenkel müssen lang, breit, gehörig abgerundet und fleischig sein. Dicke Hinterbacken, welche mit einer starken Muskelmasse abgerundet sind, gelten mit Recht als Zeichen besonderer Kraft der Hinterhand.

Am vordern unteren Ende des Oberschenkels liegt die Kniescheibe. Dieselbe soll mäßig gerundet und „trocken“ erscheinen, d. h. merklich von den hier lagernden Muskeln zu unterscheiden sein. Bei einem normal gebauten Pferde liegt sie in gleicher Höhe mit dem Ellenbogen.

Der Unterschenkel, „Hose“ oder auch kurzweg „Schenkel“ genannt, soll breit und mit starken Muskeln bekleidet sein; man nennt solche Pferde „gut gehost“, dagegen werden Pferde mit wenig entwickelten, mageren, gleichsam zu einer Masse verwachsenen Muskeln als „schlecht gehost“ bezeichnet.

Mit einem langen Schenkel ist, wie mit einem langen Vorarm, Schnelligkeit gepaart, während ein kurzer Schenkel mehr auf Zugkraft deutet.

Zwischen dem unteren Ende des Unterschenkels und dem Schienbein liegt das Sprunggelenk. Dasselbe ist der wichtigste Punkt der Hinterhand; von seiner Beschaffenheit hängt wesentlich die Stärke und Ausdauer des Pferdes ab.

Das Sprunggelenk muß „mager“, d. h. nur von einer feinen Haut und wenig Zellgewebe bedeckt sein, so daß die Knochen deutlich ausgeprägt erscheinen. Wesentlich ist die Bedingung, daß beide Flächen sich vollkommen gleichen. Etwaige Hervorragungen sind noch nicht gerade für etwas Fehlerhaftes zu halten. Die Dicke des Sprunggelenks, durch eine besonders starke Entwicklung der einzelnen Knochen bedingt, deutet auf Kraft. Dünne und schmale Sprunggelenke bekunden wenig Ausdauer und disponiren zu verschiedenen Leiden. Der Winkel, in dem das Sprunggelenk steht, soll zwischen 150 und 160 Grad sein.

Ein gutes Sprunggelenk soll nach drei Richtungen stark entwickelt sein: nach Länge, Breite und Tiefe. Die Länge ist abhängig von der Länge des Sprungbeins; je länger dieser Knochen, um so mehr wird die Leistungsfähigkeit der hier liegenden Muskeln und Sehnen unterstützt. Je breiter und tiefer das Sprunggelenk ist, desto eher wird es im Stande sein, dem Druck der Körperlast zu widerstehen.

Bei stark „abgesetzten“ Pferden, d. h. bei solchen, bei denen der Übergang des Sprunggelenks zum Schienbein innen einen starken Absatz macht, so daß diese Seite ungleichmäßig gebildet ist, ist Verdacht auf Spathanlage vorhanden. — Bilden die Knochen einen gestreckten Winkel (von 180 Grad), so spricht man von einem graden oder steilen Sprunggelenk und nennt diese Stellung „stuhlfüßig“. Derartige Pferde haben sehr mangelhafte Bewegungen und nutzen sich leicht ab. — Sind die Knochen dagegen zu schräg gestellt, so nennt man sie „säbelbeinig“. — Stehen die Sprunggelenke zu nahe an einander, so nennt man einen derartigen Stand „kuhhessig“.

In geringerem Grade säbelbeinig oder kuhhessig gestellte Pferde können noch ganz leistungsfähig sein, häufig jedoch haben sie einen häßlichen mähenden oder drehenden Gang.

Unterhalb des Sprunggelenks befindet sich das hintere Schienbein, dessen Richtung ganz von der Lage des Sprunggelenks abhängig ist. Alle übrigen Theile entsprechen den Theilen des Vorderfußes.

Sechstes Kapitel.

Die Untersuchung des Pferdes beim Ankauf. Pferdekrankheiten.

Ich habe noch keinen Pferdehändler kennen gelernt, der nicht versucht hätte, durch Betrug einen höheren Preis zu erzielen. Kommt daher ein unerfahrener Käufer auf den Markt, so kann er sich nicht genug vorsehen. Außer den Pferdehändlern pflegen auch Händler mit Wagen und Geschirr in der Nähe zu sein, welche ihrer alten abgenutzten Waare ein glänzendes Äußeres gegeben haben und nun schweres Geld dafür fordern.

Die täglich vorkommenden Kniffe der Pferdehändler sind: Das Auffrischen der Pferde durch die Peitsche, durch Pfeffern und Ingwern; das Gitschen der Zähne; das Fettmachen durch Arsenik; das Größererscheinenlassen; das Färben und Hervorbringen gleicher Zeichen; das Zungenschleppen (durch Zäumung mit Stachelgebissen, sowie durch Anbinden der Zunge mit farbigen, zum Haare passenden Gummibändchen); dummkollerigen Pferden bringen die Händler Nadelstiche in die Ohren und Kronen bei und verkaufen sie bei kühler Jahreszeit; beim „Dampfe“ geben sie den Thieren Fett oder Butter ein; bei „Mondblindheit“ erzeugen sie frische Augenentzündung; bei „Stätigkeit“ wird meist ein Pferd vorausgeführt; auch werden die Pferde durch an den Absätzen des Koppelknechtes angebrachte feine Drahtspitzen in Ekstase versetzt.

In der Erfahrung und langjährigen Übung liegt der beste Unterricht; Bücher können wenig helfen. Jedoch will ich versuchen, einen Inbegriff der wichtigsten Regeln, die beim Pferdekauf zu beobachten sind, zu geben.

„Sei beim Handel wie ein König,
Denke viel und rede wenig.“

1. Der Käufer nehme einen unparteiischen practischen Thierarzt (den er gut honoriren muß, da Roßärzte großen Versuchungen ausgesetzt sind) und einen befreundeten Pferdekenner mit. Der Thierarzt stellt die etwaigen Krankheiten und Gebrauchsfehler des Pferdes fest; der Freund beurtheilt als Fachmann die Leistungsfähigkeit und besorgt das Vorführen. Man lasse das Pferd nie von einem Koppelknecht vorführen.

2. Alle aufregenden Gegenstände sind aus dem Wege zu räumen, die Peitsche muß gänzlich fern bleiben. Deßgleichen sind Makler energisch und entschieden abzuweisen.

3. Man kaufe nie einen „Blender", welcher durch seine Figur sehr auffällt, denn an der Leistungsfähigkeit desselben ist sehr zu zweifeln, aber auch nie ein krankes Pferd. „Weh dem, der kauft, um zu kuriren."

4. Man tadle nie die Waare des Händlers, lasse sich aber auch in seiner Vorsicht nicht irre machen, wenn etwa der Händler auf Fehler des Pferdes selbst aufmerksam macht: hierin liegt etwas Verfängliches.

5. Man lasse nie zwei Pferde zusammenstellen oder vorführen; in der Regel stellt der Händler das gute Pferd in den Vordergrund, um das fehlerhafte zu verdecken.

6. Man frage stets nach der Abkunft und dem Geburtsschein des Pferdes (der ja von jedem Verkäufer ausgestellt wird), prüfe aber auch seine Richtigkeit. Als Gebrauchspferd muß das Thier wenigstens 6 Jahre alt sein. Ein zehnjähriges Pferd leistet mehr als zwei fünfjährige.

7. Man schließe den Vertrag nicht ab, bevor man das Pferd vor dem Wagen gründlich erprobt und geprüft hat, ob es auch bergauf und im Sande zieht.

8. Man lasse sich nie durch kleine Schönheitsfehler abschrecken, denn nicht selten sind mit solchen behaftete Thiere die besten Gebrauchspferde. „Wer Frauen und Pferde sucht ohne Mängel, hat nie ein gutes Pferd im Stall, im Bett nie einen Engel."

9. Man gehe nie ein Tauschgeschäft ein; durch ein solches sucht der Händler schlechte Pferde los zu werden.

10. Der Käufer erkundige sich nach dem Gewährgesetze, damit er ganz genau weiß, bis wann bei etwaigen nachträglich entdeckten Fehlern der Kauf noch rückgängig gemacht werden kann.

Die Untersuchung des Pferdes im Stall.

Zunächst muß der Käufer das Pferd im Stall besichtigen, um sich von seiner Freßlust und von dem Vorhandensein etwaiger Stalluntugenden. (s. Erster Theil, vierte Abtheilung, zweites Kapitel) zu überzeugen. (Hierbei bemerke ich, daß jeder Händler am Eingang des Stalls einen „Blender" als Schau- und Prachtstück aufzustellen pflegt, bei dem alle Farben geschmackvoll gemischt sind, die dunkeln im hellen, die hellen im dunkeln Theile des Stalls.)

Die Untersuchung des Pferdes nehme man vor, wenn der Händler und der Koppelknecht nicht im Stall anwesend sind. (Jeder Händler läßt nämlich einen Koppelknecht im Stall auf und ab gehen, welcher die Pferde mit der

Peitsche aufmuntert und vom Koppen, Weifen, Schildern, Krippenbeißen und andern Untugenden abhält.)

Beim Fressen beobachtet man zunächst, ob das Kauen schnell oder langsam vor sich geht. Pferde mit Schieferzähnen fressen langsam, reißen das Maul bisweilen auf, knirschen mit den Zähnen und lassen viel von dem gekauten Futter in die Krippe zurückfallen. — Schlechte Fresser haben gewöhnlich noch Futter in der Krippe, auch ist der Mist klein und trocken geballt. — Dumme Pferde halten mit dem Kauen öfters inne, stehen horchend still, stützen den Kopf auf die Krippe, vergessen das Schlucken, stecken beim Saufen den Kopf tief in den Eimer und lassen Heuhalme aus der Maulspalte hervorragen. Gewöhnlich hängen derartige Pferde sehr in der Halfterkette und sind nicht leicht zu bewegen, einen Schritt zurückzutreten.

Das Athmen soll in der Minute zehnmal erfolgen. Der regelrechte Pulsschlag zeigt in der Minute bei Stuten 40—42, bei Wallachen 32—35, bei Hengsten 28—32 Schläge. Je leistungsfähiger ein Pferd ist, desto kräftiger ist der Pulsschlag. — Beschleunigt sich der Athem, so kann auf irgend eine Krankheit geschlossen werden, geht er langsam, so ist Dummkoller vorhanden, erfolgt er doppelschlägig, so ist das Pferd „dämpfig“.

Bei Pferden, die an Entzündung der Kehle leiden, fließt wegen des erschwerten Schluckens das genommene Getränk wieder durch die Nase zurück.

Ein gesundes Pferd steht frei und mit guter Haltung in seinem Stande und blickt munter um sich. Kranke Pferde sind traurig, hängen den Kopf zur Erde und nehmen unregelmäßige Stellungen ein.

Hat man sich soweit von dem Zustand des Pferdes überzeugt, so lasse man dasselbe mehrere Mal hin und her treten, um etwaigen Spath oder Lahmheit zu erkennen. Spathlahme Pferde knicken auf dem schmerzenden Fuße ein. Lahme Pferde schonen den kranken Fuß. Gewöhnlich wird der Vorderfuß etwas vorgestellt, während der Hinterfuß sich nur auf die Zehe stützt. — Dumme Pferde sind sehr schwer zum Umtreten zu bewegen.

Bösartige Pferde leisten dem Zurufe keine Folge, sondern legen die Ohren an und machen Miene zu beißen oder zu schlagen.

Kopfscheue Pferde lassen sich nicht bei den Ohren fassen, während dumme Pferde sich dies ruhig gefallen lassen.

Ferner ist durch Klopfen auf den Bauch zu untersuchen, ob das Pferd kitzlich ist. — Die Wirbelsäule ist zu streichen, um die Stärke des Rückens zu prüfen. (Ein schwacher Rücken biegt sich durch.) — Schließlich ist der Schweif aufzuheben, woran man erkennt, ob das Pferd kräftig oder schlaff ist. (S. voriges Kapitel.)

Nach beendeter Musterung im Stall legt der begleitende Fahrer eine einfache Wassertrense an und führt das Pferd bis zur Stallthür, welche geschlossen sein soll. Dort ist zuerst nachzusehen, ob beide Augen dieselbe Größe haben. In der Regel ist das leidende Auge kleiner als das gesunde, auch ist der hintere Theil der Regenbogenhaut mit der Linse verwachsen. Eine starke Wölbung der Hornhaut deutet meist Kurzsichtigkeit an, hauptsächlich bei jüngeren Pferden.

Alle Augenkrankheiten lassen sich auf folgende Weise leicht erkennen. Man bedeckt das Auge mit der hohlen Hand, so daß jedes Tageslicht ausgeschlossen ist, läßt die Stallthür öffnen und das Pferd plötzlich ins Licht treten, während man zugleich die Hände entfernt. Zieht der Muskel das Auge zusammen, so ist es gesund, bleibt es dagegen in demselben Zustande, so ist Verdacht vorhanden, daß das Pferd augenleidend ist. Fig. 123 zeigt ein gesundes Auge bei mäßigem Licht, Fig. 124 bei grellem Sonnenlicht.

Die am häufigsten vorkommenden Augenfehler sind: die periodische Augenentzündung („Mondblindheit"), der graue Staar und der schwarze Staar.

Die „Mondblindheit" ist eine Krankheit, welche in verschiedenen Graden auftritt, nach kurzer Zeit verschwindet, nach einigen Monaten wiederkehrt und schließlich in vollständiger Blindheit endet. Die Ursache ist noch nicht hinreichend bekannt. Am häufigsten befällt sie Pferde, die dicke, fleischige Köpfe

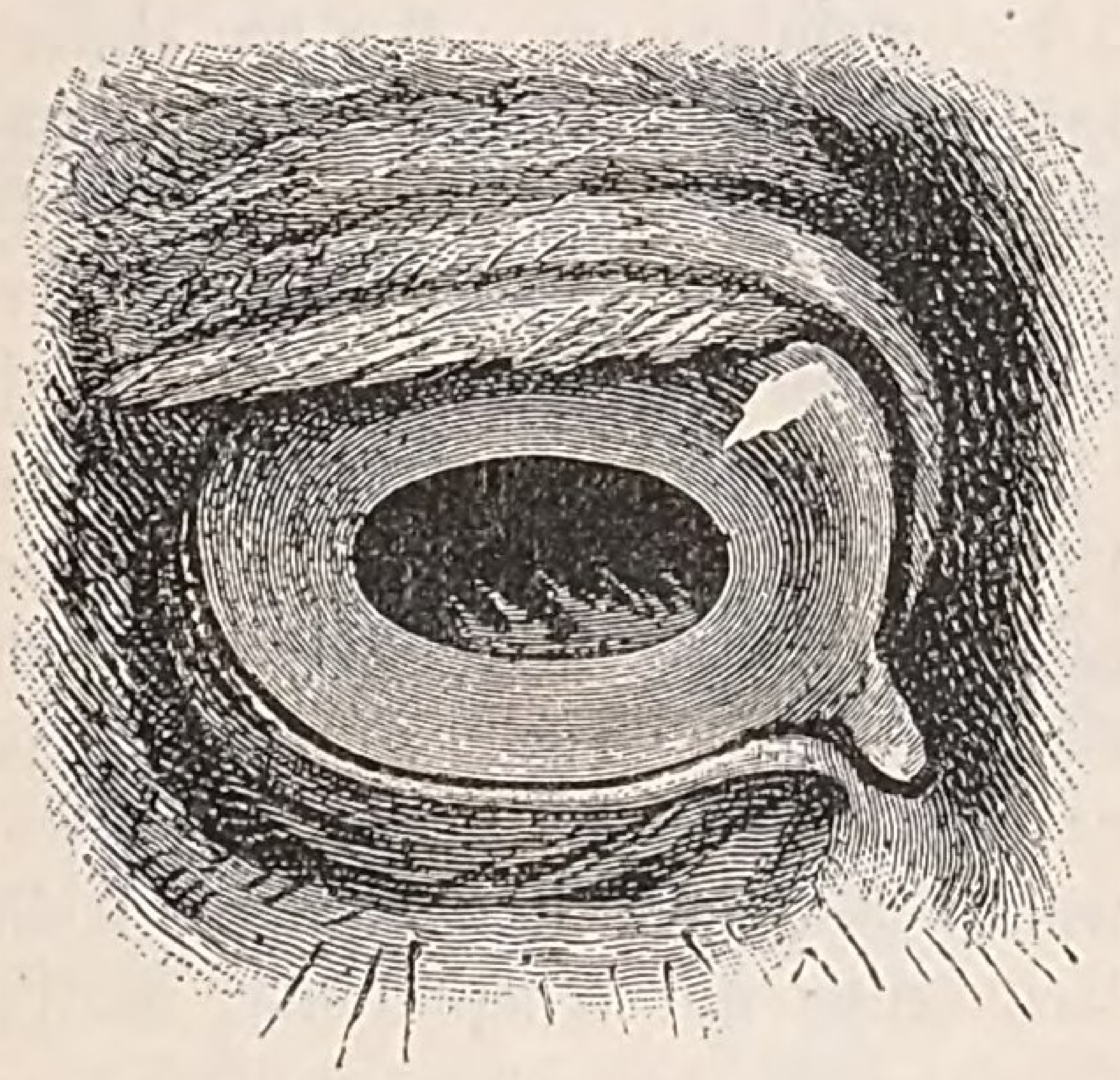


Fig. 123. Auge bei mäßigem Licht.

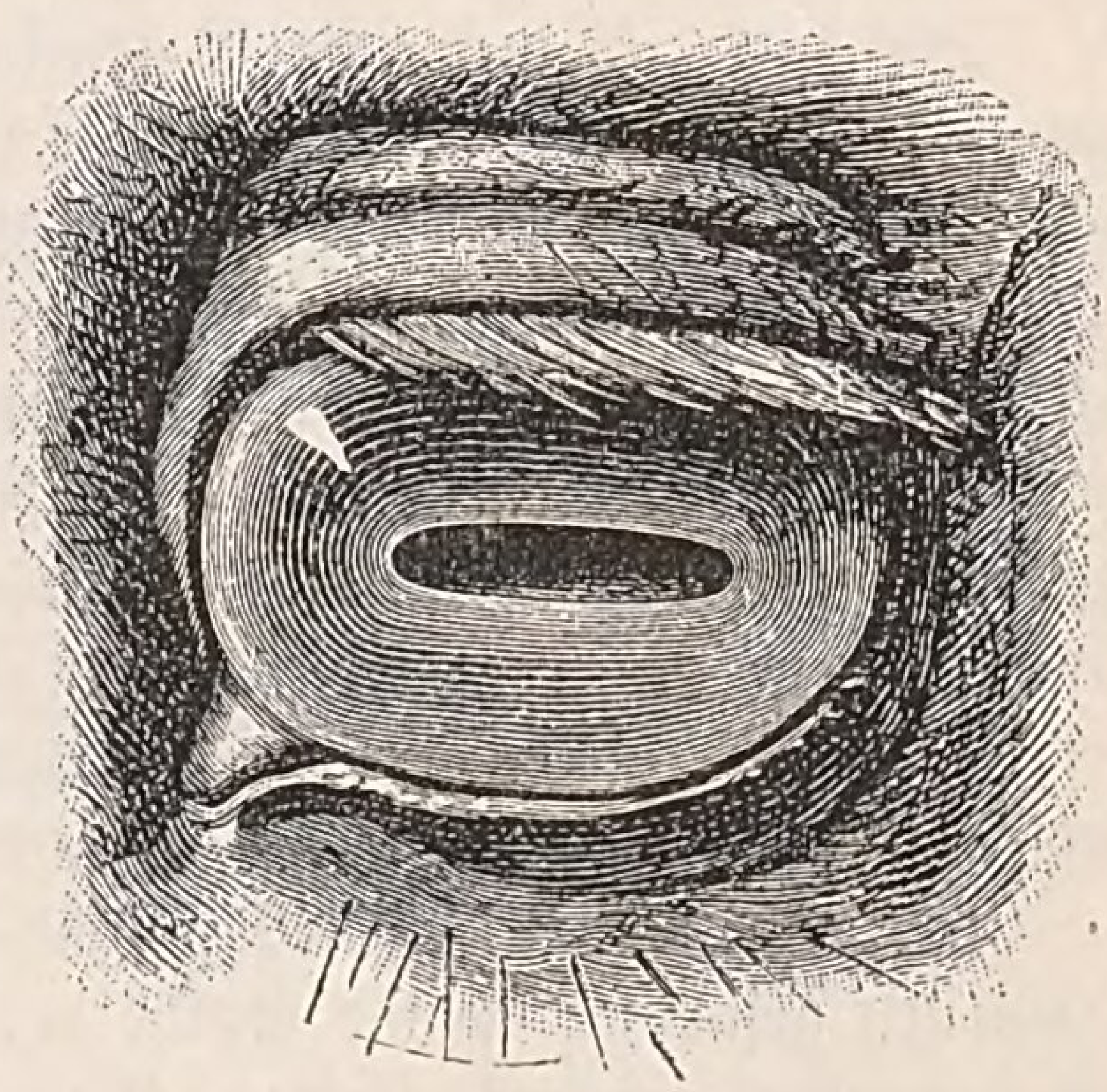


Fig. 124. Auge bei grellem Licht.

mit sogenannten „fetten" Augen haben, d. h. bei denen die Augen tief liegen und mit dicken, glänzenden Augenlidern umgeben sind, welche aussehen, als ob sie mit Fett eingerieben wären. Am häufigsten ist das Leiden bei jungen Pferden, welche das sechste Jahr noch nicht erreicht haben. Die Mondblindheit verräth sich durch Lichtscheu, reichlichen Thränenfluß, Hitze, Röthe, Geschwulst der Augenlider, Trübung der wässerigen Flüssigkeit, in der kleine, gelblich-grün gefärbte Flöckchen schwimmen, Verengerung der Pupille, bleifarbige oder grünlich-graue Färbung der Regenbogenhaut.

Der graue Staar besteht in einer theilweisen oder vollständigen Verdunkelung der Krystalllinse. Das Pferd sieht nicht mehr so deutlich, als früher; in der Krystalllinse bemerkt man anfangs eine leichte, wolkige Trübung, welche mehr und mehr zunimmt, bis endlich die Linse eine milchweiße, auch grau- oder gelblich-weiße Färbung annimmt.

Der schwarze Staar, welcher völlige Blindheit des Pferdes bedingt, ist eine Lähmung des Sehnerven. Die Händler nennen ihn „Schönblindheit", weil das davon betroffene Auge sich in nichts vom gesunden unterscheidet.

Dennoch ist es leicht, den schwarzen Staar zu entdecken. Ist der Käufer aber nicht ganz sicher, so hält er im dunkeln Stalle dem Pferde eine angezündete Kerze vor die Augen; spiegelt sich das Licht dreimal wieder, so ist das Pferd gesund; zeigen sich aber, wenn man die Kerze nach der Seite bewegt, nur zwei Lichter, so leidet das Pferd am Staar.

Die Musterung im Freien.

Die Untersuchung wird am Kopfe begonnen und am Hinterfuß beendet.

Das Pferd muß während der Prüfung auf einer geraden, harten Fläche stehen. Viele Händler haben bei überbauten Pferden einen Platz, auf welchem das Pferd vorn höher steht, als hinten, umgekehrt bei abschüssig gebauten Pferden.

Sobald das Pferd gerade steht, wirft man einen Blick über das Ganze. Gleich der erste Totaleindruck muß ein guter sein.

Die Nase ist der erste Gegenstand der Besichtigung. Bei der Untersuchung ist es vortheilhaft, wenn die Lichtstrahlen in die Nüstern hineinfallen, sodaß man, indem die Finger die Nasenränder auseinanderziehen, alle krankhaften Veränderungen leicht bemerken kann. — Ausfluß aus den Nasenlöchern verdient immer eine genaue Berücksichtigung. Bei gutartigem Kropf muß der Ausfluß hell, etwas weißlich und klar sein, während er bei stärkeren Drusen eine gleichmäßig dicke, gelbliche Beschaffenheit annimmt. Ausfluß aus einem Nasenloch findet sich bei bösartiger Druse und Rotz. Viele Händler führen bei solchen Pferden einen Schwamm in die Nase ein, um den Ausfluß zu hemmen, aber bei einiger Aufmerksamkeit ist der Betrug leicht zu entdecken.

Die Schleimhaut der Nasenscheidewand ist im gesunden Zustand leicht rosenroth gefärbt. Große Röthe derselben deutet auf Entzündung, Blässe auf langwierige innere Leiden. Rothe Punkte sieht man beim Faulfieber. — Geschwüre mit zackigen, wulstigen Rändern und gelbem, speckartigem, oft blutigem Grunde kennzeichnen den Rotz. Auch bloße Wunden sind hier nicht selten, die bei der Druse von den Koppelknechten absichtlich veranlaßt werden, um den Thieren Luft zu verschaffen. Alle Verletzungen hinterlassen sternförmige Narben; man forsche bei deren Vorhandensein stets nach der Ursache.

Hierauf folgt die Untersuchung der Zähne. (S. viertes Kapitel.)

Die Laden oder Träger geben Aufschluß, ob das Pferd leicht oder schwer auf das Gebiß geht. Sind dieselben auf beiden Seiten mit Narben versehen, so kann man daraus schließen, daß das Pferd ein „Puller“ ist. Ist nur eine Seite verletzt, so ist das Pferd „einseitig hart“.

Der Kehlgang muß breit und hohl sein. Die im Kehlgang liegenden Lymphdrüsen schwellen bei catarrhalischen Leiden an und zeigen, je nach der Art derselben, mancherlei wichtige Verschiedenheiten. Bei einer gutartigen Druse füllen dieselben den ganzen Raum zwischen den Ganaschen aus, sind dabei vermehrt warm, schmerzen beim Druck und zertheilen sich entweder vollständig oder gehen in Eiterung über. Bei Rotzkrankheit leidet in der Regel nur die Hälfte der Druse; die Geschwulst ist hart und schmerzt nicht; deßgleichen findet der Ausfluß nur auf einer Seite statt. Kehle, haarlose Stellen

bemerkt man auch im Kehlgange nach scharfen Einreibungen; man sei deßhalb beim Kaufe eines solchen Pferdes stets vorsichtig.

Um das Pferd zum Husten zu bringen, drückt man einfach den Kehlkopf zusammen. Ein starker, kräftiger Husten deutet auf gute Lungen, schwach und matt ist derselbe bei allen catarrhalischen Krankheiten, kurz abgebrochen und rauh bei der „Dämpfigkeit“. — Gleichzeitig lasse man bei der Untersuchung die Hals- oder Drosselvene anschwellen, um sich zu überzeugen, ob etwa Narben an derselben vorhanden sind, welche auf oftmalige Aderlässe schließen lassen.

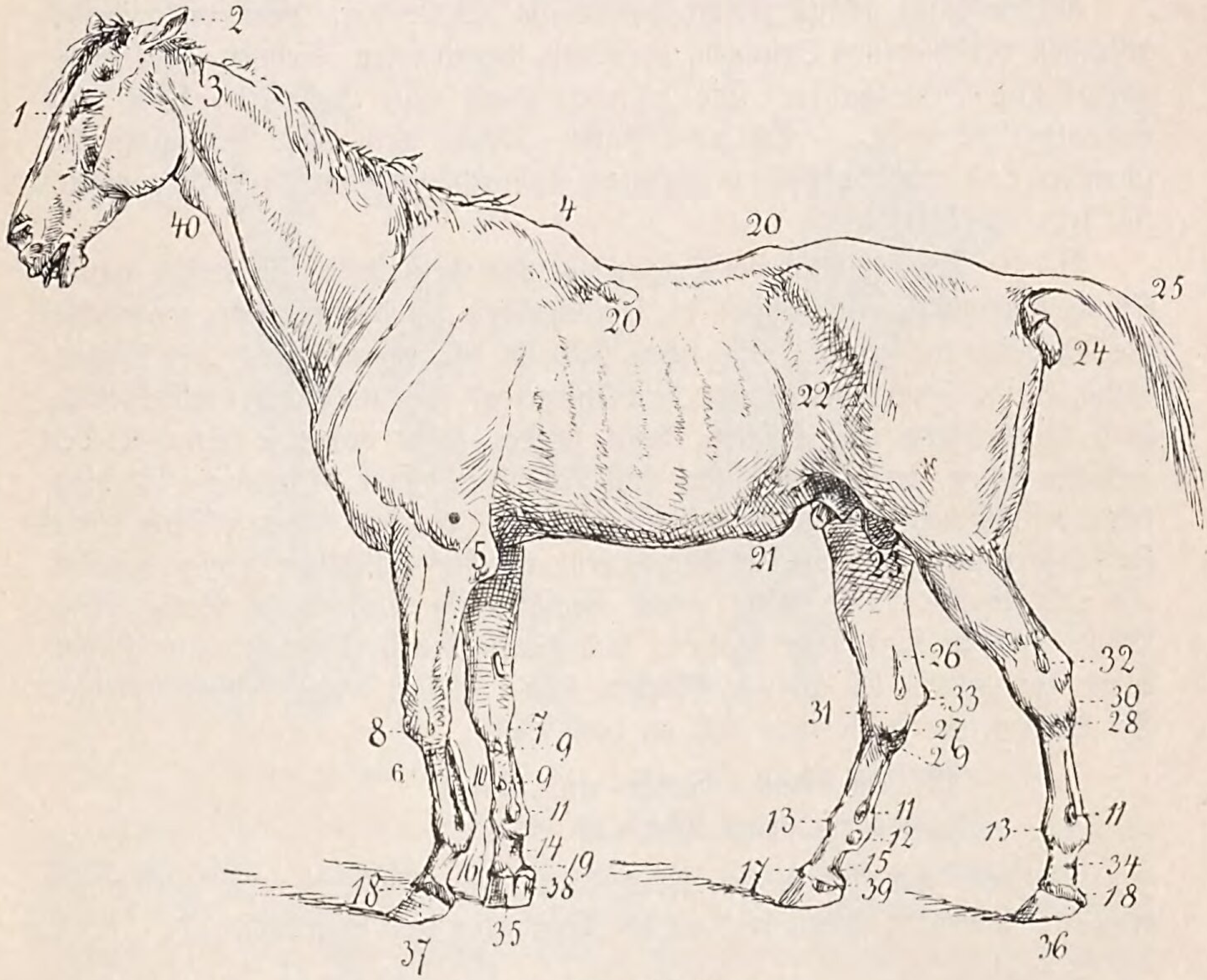


Fig. 125. Fehlerhaftes Pferd.

Bei der Schulter ist hauptsächlich darauf zu achten, ob sich Spuren von scharfen Einreibungen, Haarseilen und dergl. vorfinden; sind solche Narben vorhanden, so ist daraus zu schließen, daß das Pferd schulterlahm war.

Die Kniee dürfen keine haarlosen Stellen aufweisen; ist dagegen das Knie wund oder haarlos, so ist dies ein Zeichen, daß das Pferd steif und öfters gefallen ist. — Verdickung der Haut, sogenannter „Knieschwamm,“ vermindert in hohem Grade die Beweglichkeit des Gelenks. Tief gehende Verletzungen machen das Pferd stets auf längere Zeit unbrauchbar. — Kniegallen kennzeichnen sich als kleine, rundliche, weiche Geschwülste; sie sind in einer Ausdehnung der Kapsel und Sehnenscheiden begründet. — Die innere Seite des Knies ist

nicht selten der Sitz von kleinen Überbeinen, die hier gewöhnlich Lahmheit zur Folge haben. — „Raspe“ nennt man einen an dem hinteren Theil des Knies vorkommenden Ausschlag, der eine übelriechende Flüssigkeit absondert.*)

Die Schienbeine, welche gründlich mit der Hand von oben nach unten zu streichen sind, geben Aufschluß über Knochenauswüchse (Überbeine), starke Anschwellungen (Sehnenklapp) und Gallen.

„Sehnenklapp“ ist eine entzündete, schmerzhafte Anschwellung der Beugesehnen, die nach Stößen, Anstrengungen, heftigen Sprüngen, schwerem Ziehen entsteht, und an der die Thiere stark lahmen.

Gallen haben nichts Erschreckendes für den Kenner. Man unterscheidet nach den verschiedenen Organen, an denen sie auftreten, Sehnen- oder Flußgallen und Gelenkgallen. Die letzteren theilt man in Fessel-, Knie- und Sprunggelenkgallen. — Es giebt Gallen, welche nach jeder Bewegung anschwellen und erhöhte Wärme erzeugen; dadurch verlieren die Pferde natürlich sehr an Werth.

Bei der Untersuchung der Sesambeine und Griffelbeine finden sich häufig Knochenauswüchse (Überbeine), die je nach Form, Größe und Lage mancherlei Verschiedenheiten zeigen. Sie sitzen bald an der inneren Seite des Schienbeins, einige Finger breit unter dem Kniegelenk oder unter den Griffelbeinen, bald dicht neben den Sehnen, dann wieder mehr vorn; je näher sie den Sehnen liegen, desto öfter findet sich Lahmheit damit verbunden; die mehr vorn befindlichen sind bloße Schönheitsfehler. An der äußeren Seite treten sie seltener auf; auch werden Pferde gemeiner Rasse häufiger davon befallen, als edle Pferde. Das Alter spielt ebenfalls eine wesentliche Rolle; junge Pferde bis zu fünf, sechs Jahren sind häufig durch Überbeine zum Lahmgehen gezwungen, bei älteren Pferden sind dieselben mehr Schönheitsfehler. Im Allgemeinen halte man sich an das Wort:

„Wer da scheut Überbein und Galle,
Hat nie ein gutes Pferd im Stalle.“

Nachdem wir ferner der Mittelhand die gebührende Aufmerksamkeit gewidmet haben**), gehen wir an die Prüfung der Hinterhand.

---

*) Fig. 125 zeigt alle Krankheiten des Pferdes in einem Bilde vereinigt.

1. Thränenfluß. — 2. Genickbeule oder Maulwurfsgeschwulst. — 3. Impression des Koppriemens. — 4. Widerristschaden, durch Druck verursacht. — 5. Stollbeule. — 6. Kniegalle. — 7. Raspe. — 8. Knieschwamm. — 9. Überbeine. — 10. Dicke Sehnen (Sehnenklapp). — 11. Flußgallen. — 12. Streichnarben. — 13. Verdickung in Folge Verbrauchs. — 14. Dicker Fessel. — 15. Mauke. — 16. Stelzfuß. — 17. Kronentritt. — 18. Schale. — 19. Narbe vom Greifen. — 20. Geschirrdruck. — 21. Nabelbruch. — 22. Dampfrinne. — 23. Hodenbruch. — 24. Mastdarmvorfall. — 25. Rattenschwanz. — 26. Scheidengeschwulst der Achillessehne. — 27. Knochenspath. — 28. Ochsenspath. — 29. Hasenhacke. — 30. Rehbein. — 31. Blutspath. — 32. Durchgehende Sprunggelenksgalle. — 33. Piephacke. — 34. Narbe von der Halfterkette. — 35. Bocksfuß. — 36. Flachhuf. — 37. Ringelhuf. — 38. Hornspalte. — 39. Hornkluft. — 40. Kropf.

**) Siehe voriges Kapitel: Der Exterieur des Pferdes.

Beim Unterschenkel ist zu beachten, ob keine Ausdehnung der Achillessehne stattgefunden hat. Dieses Leiden kehrt, wenn es auch zeitweilig verschwindet, immer wieder und bildet sich zum „Einschuß“ aus, welcher unheilbar ist.

Das Sprunggelenk, an welchem sehr bedenkliche Knochenfehler vorhanden sein können, ist am genauesten zu untersuchen. Zu den Krankheiten desselben gehören: der Spath (Knochenspath, Blutspath), Gallen, Hasenhacke, Piephacke.

Um das Sprunggelenk genau zu untersuchen, stelle man das Pferd so, daß beide Hinterfüße gerade neben einander stehen und lasse den einen Vorderfuß hochheben, um ein stärkeres Durchtreten mit den Fesselgelenken zu veranlassen, worauf man die Sprunggelenke nach allen Seiten vergleicht.



Fig. 126. Ueberbein.

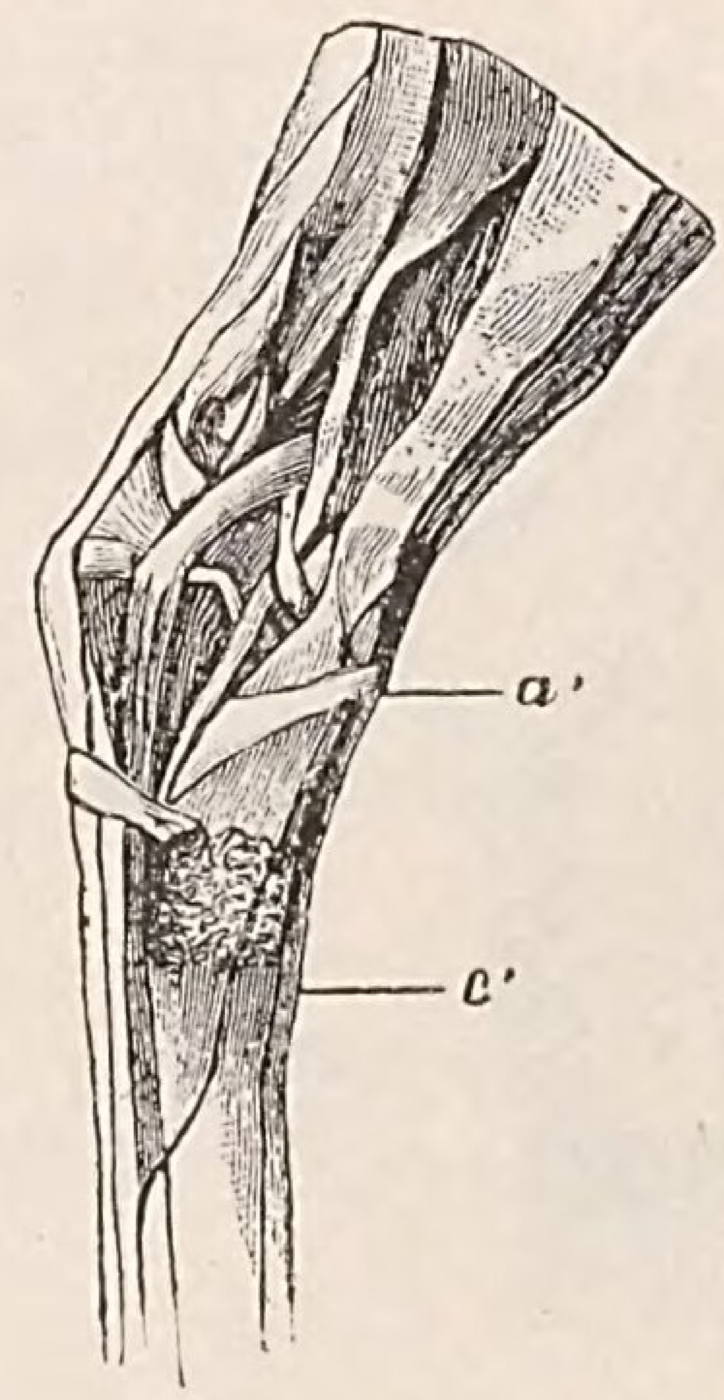


Fig. 127. Innere Ansicht des Spaths.

Unter Spath versteht man Knochenauswüchse an der inneren, unteren Seite des Sprunggelenks. (S. Fig. 127.) Dieser Fehler findet sich meist nur an einem, zuweilen jedoch auch an beiden Beinen. Mit diesen Auswüchsen zugleich oder doch bald nachher entsteht eine Verwachsung der betreffenden Knochen an ihren Gelenkflächen; sowohl hierdurch als auch durch den Druck, welchen die Knochenauswüchse auf die mit ihnen in Berührung kommenden Bänder und Sehnen ausüben, und hauptsächlich durch den mit der ursprünglich vorhandenen Knochenentzündung verbundenen Schmerz lahmen die mit dem Spath behafteten Thiere in eigenthümlicher Weise. Während der Ruhe berühren die Pferde den Boden nur mit der Spitze des Hufes und treten, wenn sie sich im Stande umdrehen, mit dem Fesselgelenk nicht gehörig durch. Im Schritt bemerkt man die Lahmheit selten; um so deutlicher zeigt sie sich im Trabe: die Gliedmaßen werden mit einer zuckenden Bewegung aufgehoben und schleppen dann nach. Ist man zweifelhaft, ob wirklich Spath vorhanden ist, so braucht man nur den Fuß eine kurze Zeit hochzuhalten, im Sprunggelenk zu beugen und dann gleich das Pferd antraben zu lassen; man sieht

dann die Lahmheit um so deutlicher, da durch das Zusammendrücken der Gelenke ein größerer Schmerz entsteht. In der Regel vermindert sich das Hinken nach der Bewegung, tritt aber nach einigen Augenblicken der Ruhe wieder hervor; doch giebt es auch spathlahme Pferde, bei denen die Symptome gleichmäßig bleiben oder noch stärker werden. — Beim „unsichtbaren Spath“ schonen die Pferde den leidenden Fuß gewöhnlich am meisten, und erst mit dem Eintreten der Ausschwitzung mildern sich die Zufälle. — Hat der Spath schon lange bestanden, so stellt sich auch Schwund in den Muskeln der Kruppe und der Hinterbacke der betreffenden Seite ein. Fig. 128 a zeigt die Knochenbildung bei Spath.

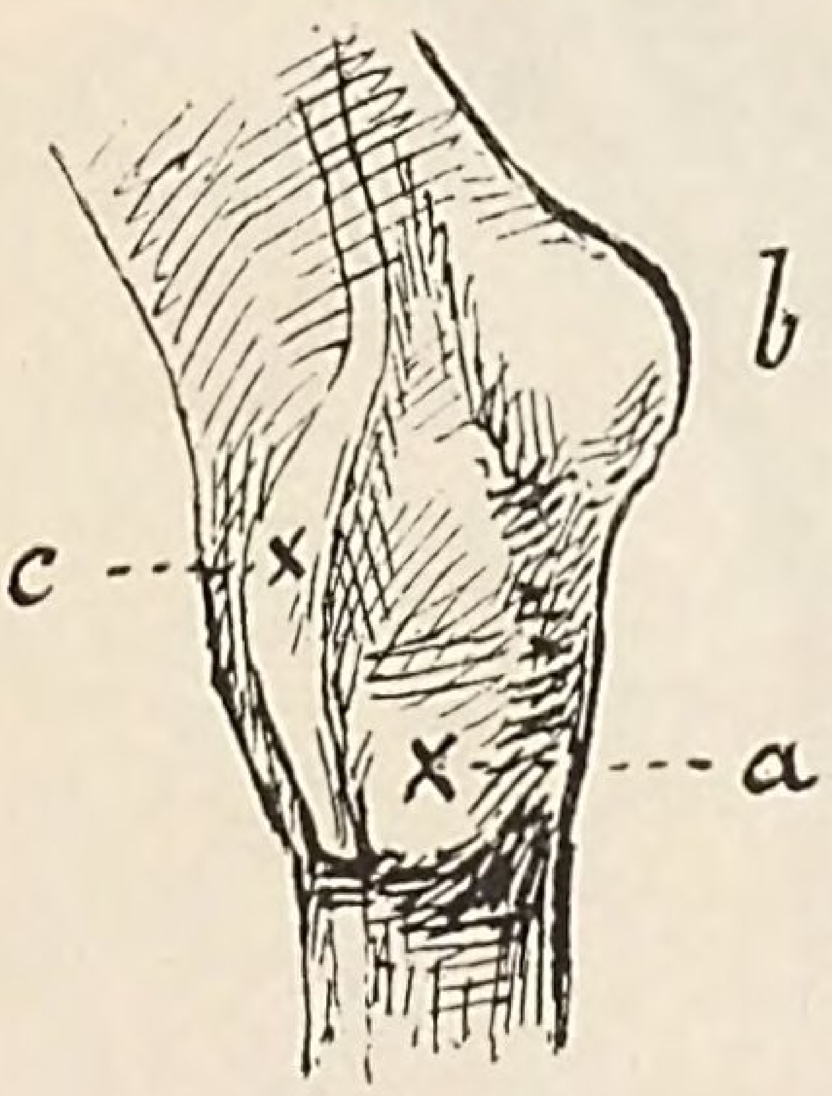


Fig. 128. Sprunggelenk mit Spath, Blutspath und Piephacke.

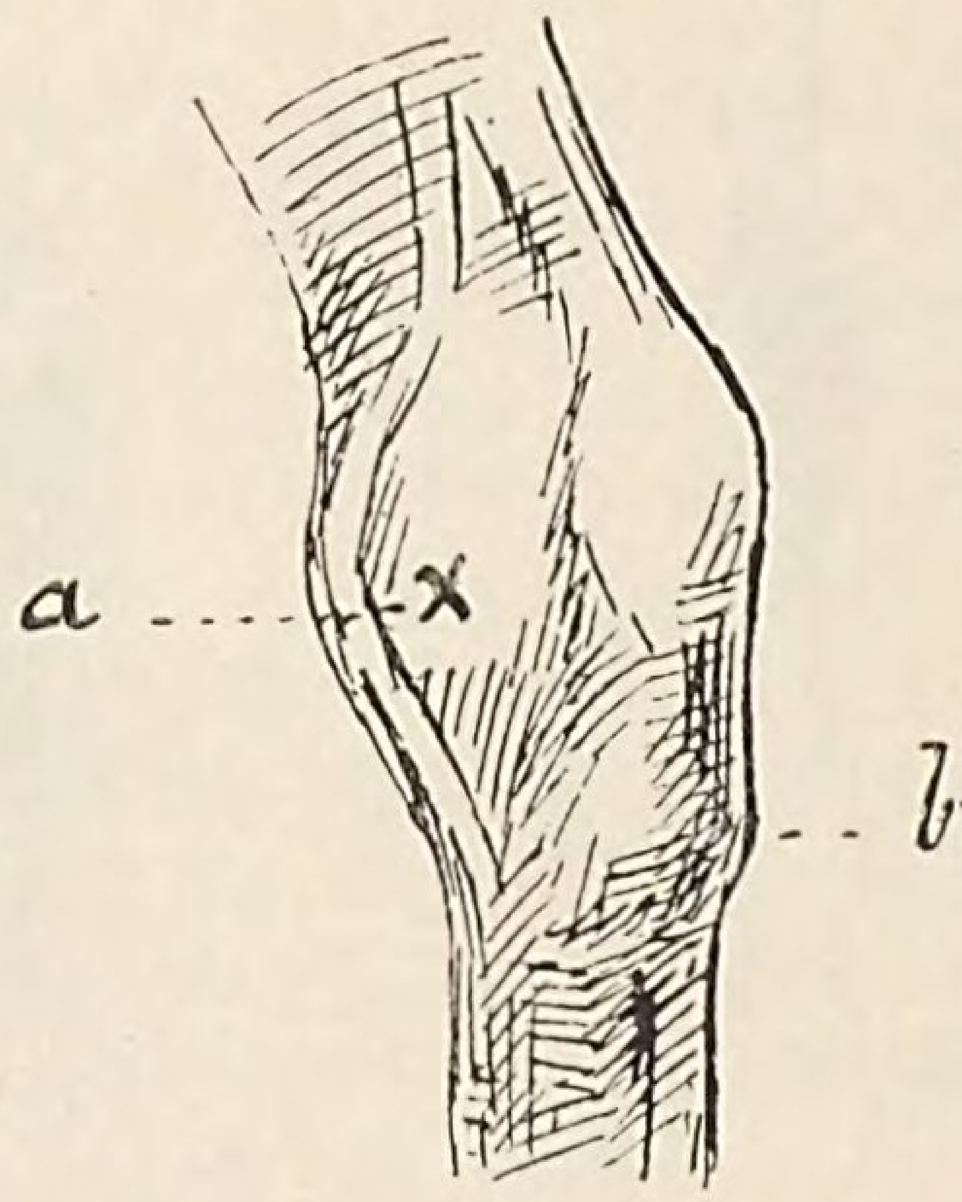
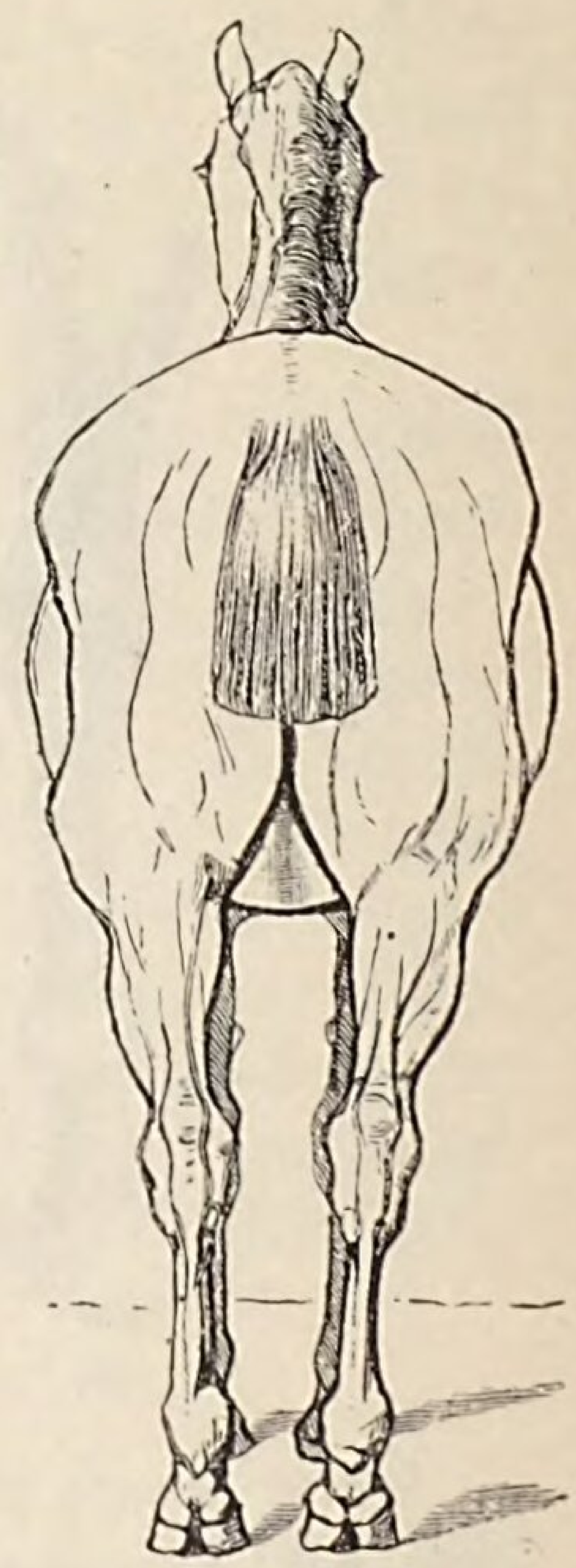


Fig. 129. Sprunggelenk mit Galle und Hasenhacke.


Fig. 130. Normale Stellung des Pferdes.

Der „Blutspath“ (s. Fig. 128, c) besteht in einer Ausdehnung der in der Biegung des Sprunggelenks verlaufenden Vene und giebt sich als eine weiche, jedoch kein Hinken verursachende Geschwulst zu erkennen. Er kommt selten vor, wird aber gewöhnlich mit Sprunggelenksgalle verwechselt und daher gern dafür ausgegeben. Die Unterscheidung ist leicht; man braucht nur die Ader mit den Fingern oberhalb des Sprunggelenks zusammenzudrücken, damit sich das Blut staut, so tritt die krankhafte Erweiterung stärker hervor; wendet man den Druck unterhalb des Sprunggelenks an, so verschwindet die Geschwulst mehr. Die Galle dagegen behält in beiden Fällen einen gleichmäßigen Umfang.

„Ochsenspath“ besteht in einer Verdickung der Sprunggelenksknochen und der Gelenkbänder sowohl an der inneren als an der äußeren Seite; doch

ist die Geschwulst weicher als beim Knochenspath und hat einen größeren Umfang.

Gallen (Sprunggelenksgallen, s. Fig. 129, a) kommen in verschiedener Ausdehnung, theils an den Seiten, theils in der Biegung vor; man unterscheidet festsitzende und durchgehende Sprunggelenksgallen. Sie entstehen nach starken Anstrengungen, besonders bei Pferden von schlaffem Faserbau, und verursachen oft Lahmheit; im übrigen sind dieselben wie die Flußgallen zu beurtheilen.

Die „Hasenhacke" (s. Fig. 129 b) besteht in einer Geschwulst an der hinteren Fläche des Sprunggelenks, die von einer Ausdehnung der hier liegenden starken Sehnen, selten von eigentlichen Knochenauswüchsen herrührt. Sie verursacht eine dem Spath ähnliche Lahmheit und hat auch dieselbe Ursache, wie dieser.

„Piephacke" (s. Fig. 128, b) heißt die an der Spitze des Fersenbeins vorkommende Geschwulst, welche gewissermaßen der Stollbeule entspricht, aber selten Lahmheit verursacht und daher nur als ein Schönheitsfehler zu betrachten ist.

Von den Stellungen.

„Das Pferd steht, wie es geht."

Eine normale Stellung in der Hinteransicht zeigt Fig. 130. Der Schwerpunkt des Pferdes bei normaler Stellung fällt in die Nabelgegend, die Füße bilden vier rechte Winkel mit dem Erdboden.

Es kommen jedoch häufig Abweichungen von der normalen Stellung vor. Der Grund liegt in der abnormen Länge oder Kürze des Rückens oder in einer abweichenden Gruppirung der Winkel der einzelnen Knochen und in einem Mißverhältniß ihrer Länge.

Stellungen der Vorderfüße.

a. von der Seite betrachtet.

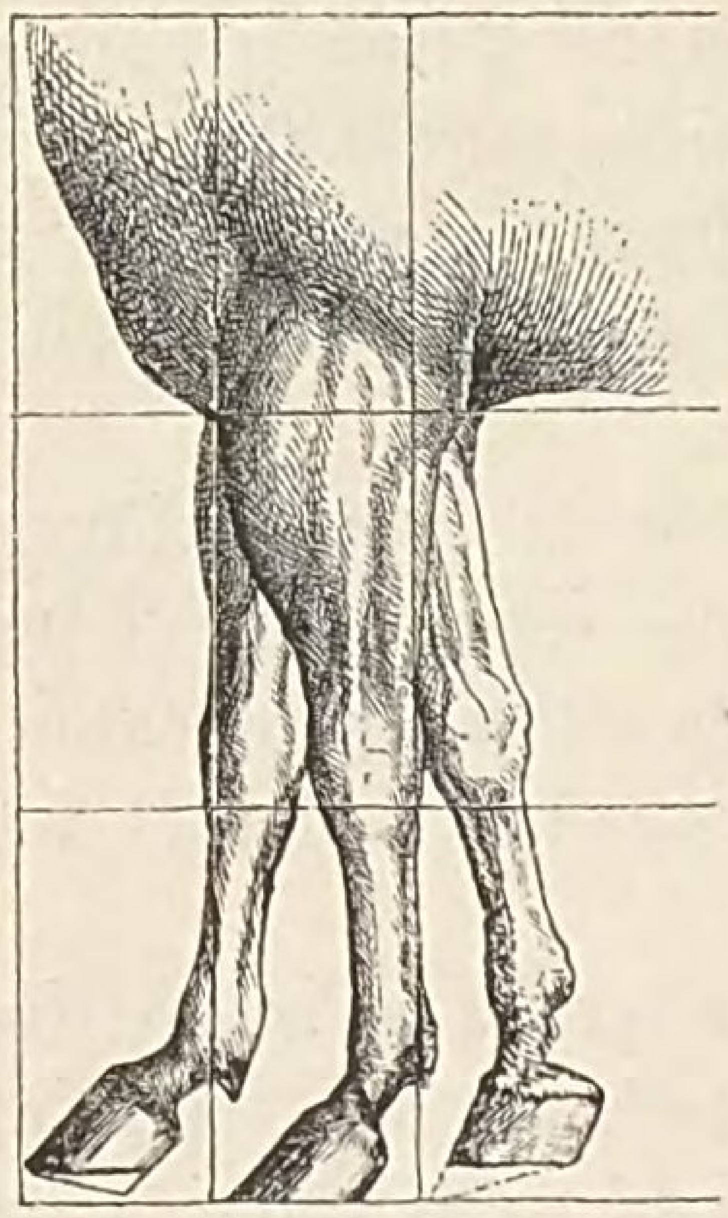
Die gerade Stellung (s. Fig. 131 a) ist diejenige jedes normal gebauten Pferdes.

Die vorständige Stellung (s. Fig. 131 b) kann eintreten: 1) bei zu kurzem Rücken; 2) wenn die kurze schräge Schulter ein zu steiles Armbein hat; 3) wenn die lange schräge Schulter ein zu kurzes Armbein hat; 4) wenn das Schienbein oder der Fessel zu schräg gestellt ist.

Wenn die vordern Gliedmaßen zu weit vorwärts gestreckt stehen, so fällt das Gewicht des Körpers mehr auf die Hinterhand; das Sprunggelenk und der Fessel werden stärker in Anspruch genommen und leichter ruinirt. Aber auch die vorderen Fesseln leiden sehr bald, da durch das schiefe Aufsetzen ein starker Rückprall entsteht. Gut gerittene Pferde läßt man bisweilen absichtlich diese Stellung einnehmen, weil durch die verwendete stärkere Muskelkraft die Figur des Pferdes vortheilhafter hervortritt.

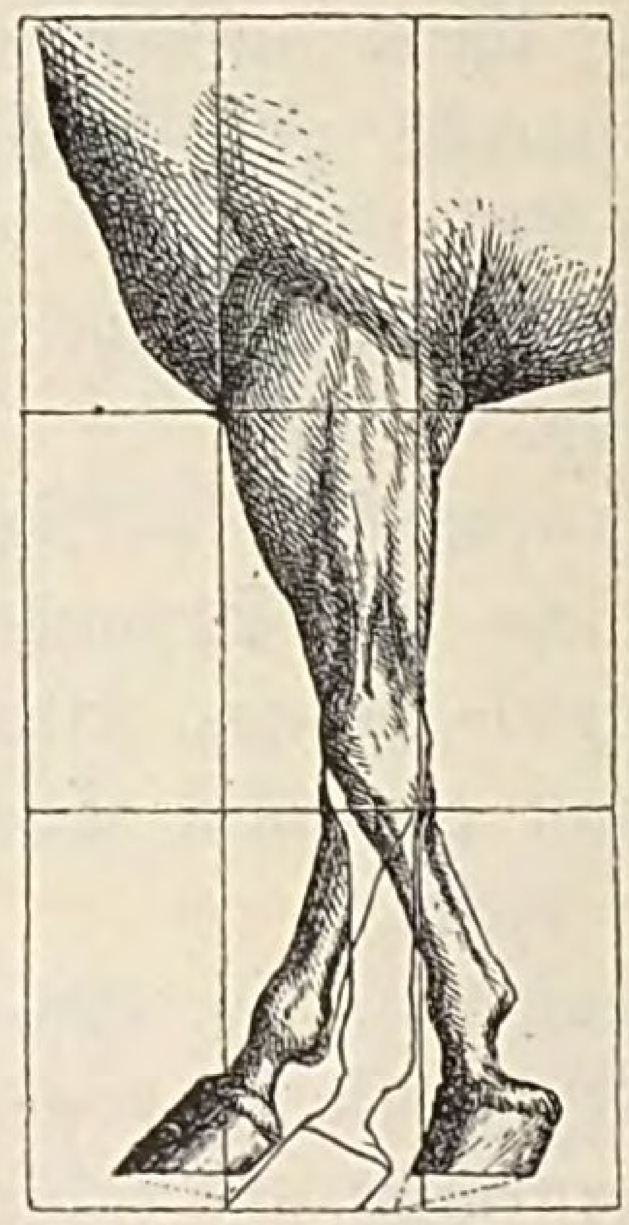
Die rückständige Stellung (Fig. 131 c) entsteht 1) bei zu langem Rücken; 2) wenn bei kurzer und steiler Schulter das Armbein zu schräg steht; 3) wenn

bei langer und steiler Schulter das Armbein zu schräg steht; 4) wenn das Schienbein vom Knie ab nach hinten gerichtet steht; 5) wenn der Fessel zu steil ist.



b a c

Fig. 131. Stellung der Vorderfüße.



b a c

Fig. 132. Abweichung vom Knie.

Überhängig oder unterständig heißt die Stellung, bei welcher die Vorderfüße zu weit unter den Leib gestellt sind, und das Pferd mit der Brust nach vorn überhängt; der Schwerpunkt fällt hierbei mehr nach vorn, und da dem

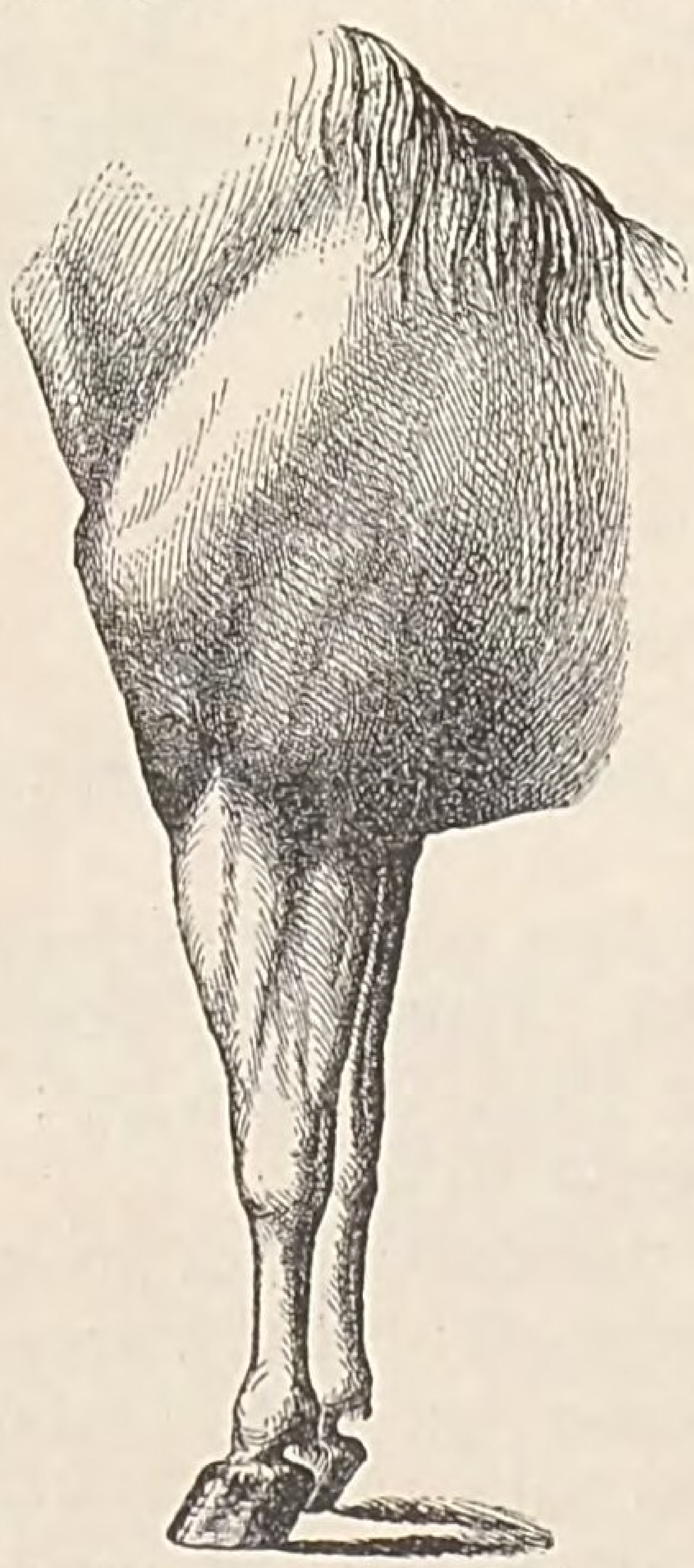


Fig. 133. Die stumpfe Stellung.

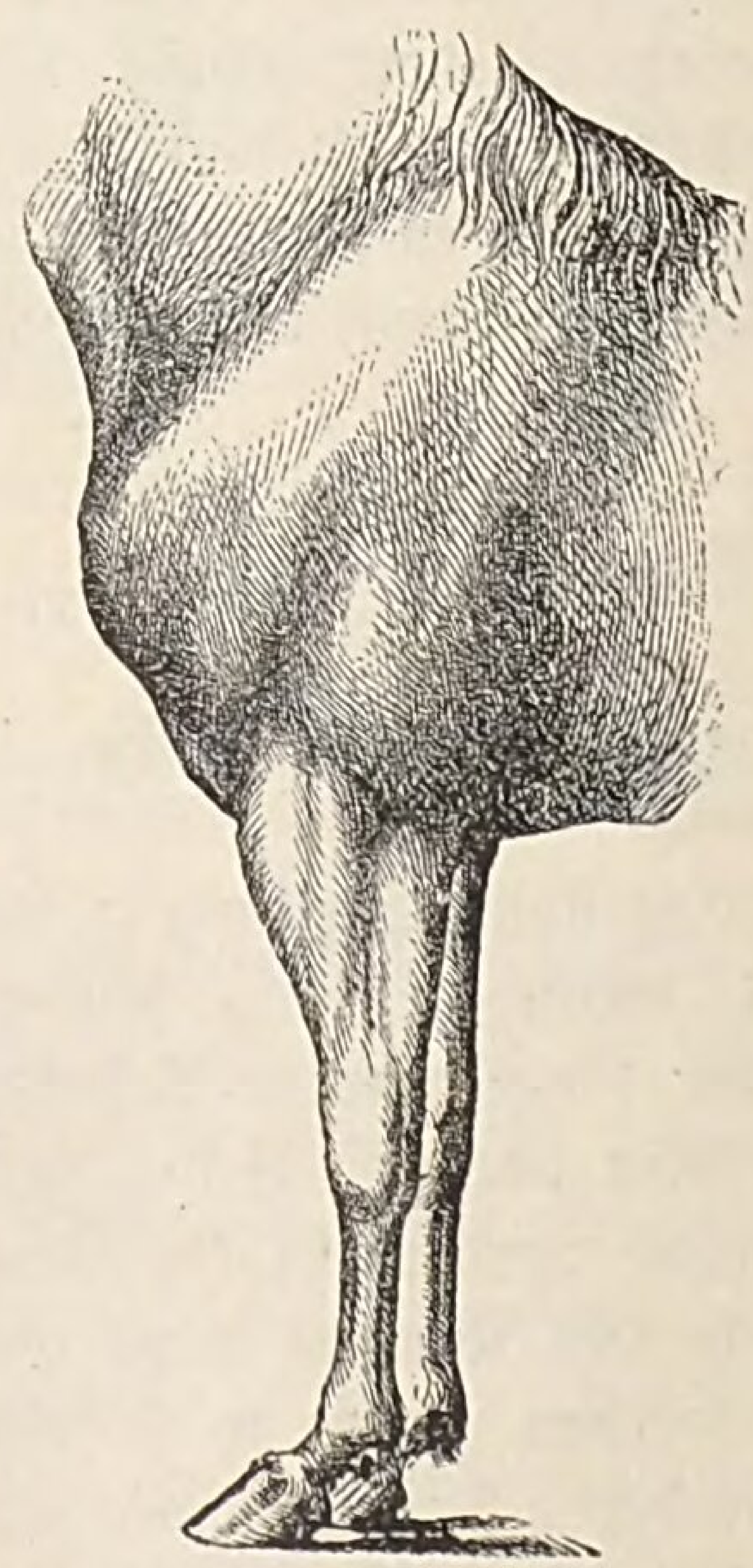


Fig. 134. Die spitze Stellung.

Thiere die Zeit fehlt, die Füße hoch genug zu heben, so wird der Gang niedrig, unsicher und zum Stolpern und Greifen geneigt. Eine gute Dressur kann die Stellung jedoch verbessern.

Abweichungen vom Vorderknie an zeigt Fig. 132. Diese Stellungen sind selten angeboren, sondern durch Krankheiten der Sehnen, große Anstrengungen, oder Entzündung der Hufe verursacht.

Die stumpfe oder zu gerade Stellung (s. Fig. 133) findet statt, wenn die Fesselbeine sich der senkrechten Richtung zu sehr nähern und eine dem Schienbein ähnliche Stellung annehmen. Hierdurch geht die Elasticität verloren, und die Erschütterung während des Ganges ist eine sehr starke. Ein solches Pferd ruinirt sich leicht, und zwar um so eher, je kürzer zugleich das Fesselbein ist, und nimmt bald eine Stellung an, bei der das Köthengelenk nach vorn überhängt.

Die spitze Stellung (s. Fig. 134) ist, wenn auch nicht so gefährlich wie die stumpfe, doch gleichfalls zu verwerfen. Übertrieben lange Fesseln haben nur eine geringe Kraft.

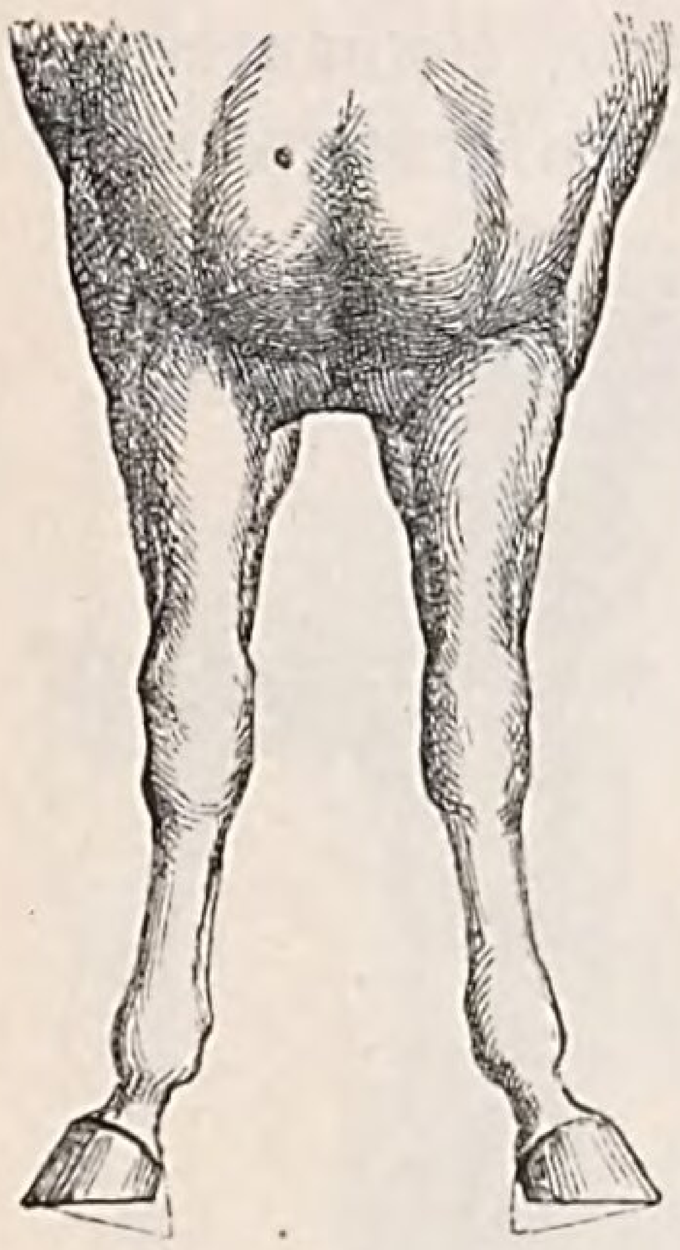
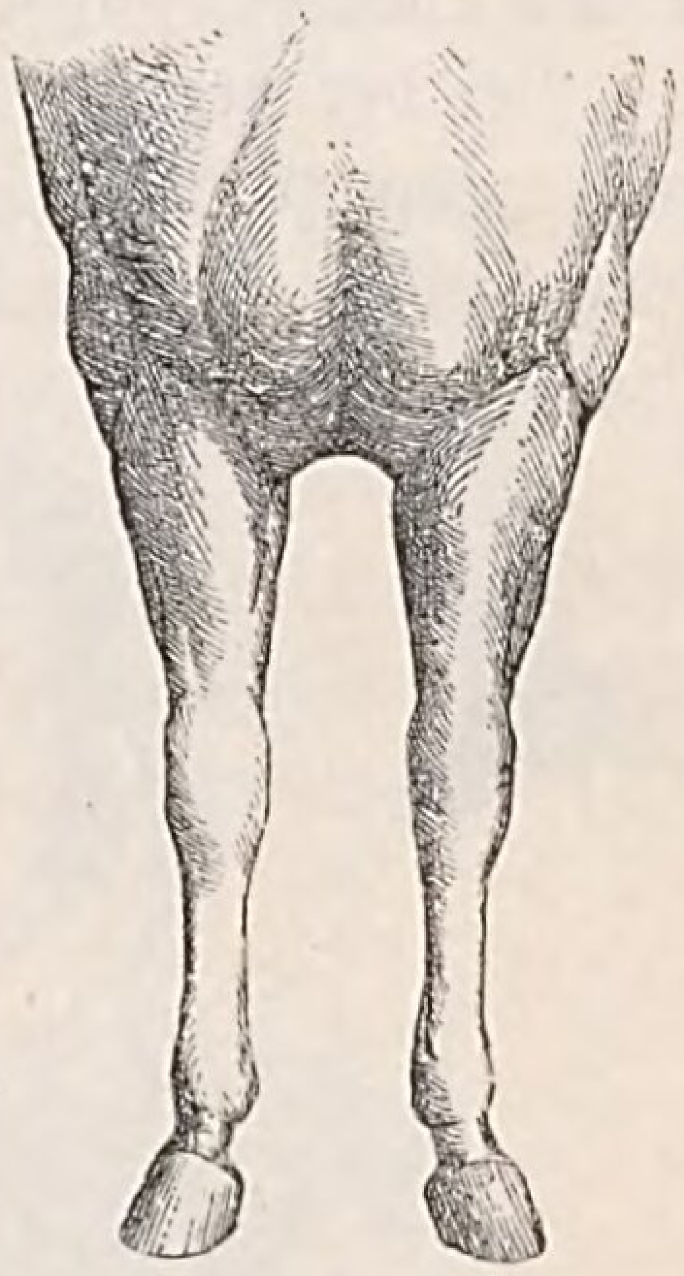

Fig. 135. Die bodenweite Stellung.


Fig. 136. Die bodenenge Stellung.


Fig. 137. Die diagonale Stellung.

b. von vorn betrachtet.

Fällt man senkrechte Linien von den Mitten der Buggelenke nach dem Boden, so muß durch dieselben jedes Bein in zwei genau gleiche Hälften getheilt werden.

Die fehlerhaften Stellungen sind: die bodenweite Stellung (Kniebohrer, Ochsenknie), die bodenenge Stellung (Zehentreter) und die diagonale Stellung (Tanzmeister- oder französische Stellung).

Die „bodenweite" Stellung (s. Fig. 135), auch „zu eng in den Knieen" genannt, ist diejenige, bei welcher die Kniee einander zu nahe stehen. Obgleich man häufig derartige Pferde findet, die sich zu vielen Leistungen eignen, bleibt diese Stellung doch immer fehlerhaft, weil sie eine unregelmäßige Vertheilung des Körpergewichts bedingt und die Gliedmaßen dabei leichter Anstrengungen erliegen, als bei regelmäßiger Stellung der Füße. Ist diese Stellung noch mit einer schmalen Brust verbunden, so sehe man gänzlich vom Kaufe ab.

Bei der „bodenengen" Stellung (s. Fig. 136) sind die Zehen der Füße einwärts gekehrt, daher die Körperlast zu sehr auf die äußere Hornwand

fällt. Diese Stellung ist, wenn auch fehlerhaft, doch nicht so nachtheilig, als die bodenweite und die diagonale Stellung.

Bei dieser letzteren (s. Fig. 137) sind die Zehen auswärts, die Ballen aber einwärts gekehrt. Bisweilen fängt diese Stellung schon im obern Theile der Schenkel an, oft hingegen liegt die Ursache nur in der fehlerhaften Richtung des Hufes. Da hierbei das Körpergewicht mehr auf der inneren Hälfte des Hufes ruht, welche schon von Natur schwächer ist, so müssen die Gliedmaßen dadurch leiden. Beim Gange hat diese Stellung eine fuchtelnde Bewegung zur Folge.

Stellung der Hinterfüße.

a. von der Seite betrachtet.

Die Stellung der Hinterfüße ist, wie die der Vorderfüße, entweder die gerade oder die vorständige oder die rückständige.

Bei der geraden Stellung muß eine senkrechte Linie, die von dem Vereinigungspunkt des Ober- und Unterschenkels nach unten gezogen wird, die Zehe treffen (s. Fig. 138a).



Fig. 138. Stellung der Hinterfüße.


Fig. 139. Kuhhessige Stellung


Fig. 140. Säbelbeinige Stellung.

Vorständig heißt die Stellung, bei welcher die Hinterfüße (s. Fig. 138b) zu weit nach vorn unter dem Leibe stehen. Sie ist als Bildungsfehler sehr nachtheilig für die Sprunggelenke; viele Pferde nehmen dieselbe aber auch vorübergehend bei großen Schmerzen an.

Bei der rückständigen Stellung (s. Fig. 138c) concentrirt sich die Rückwirkung durch den Stoß vorzugsweise im Hüftgelenk; sie ist günstiger zu beurtheilen als die vorige.

b. von vorn betrachtet.

Die gerade Stellung der Hinterfüße wird wie diejenige der Vorderfüße durch eine senkrechte Linie bezeichnet, welche, von der Mitte der Kniescheibe an der vordern Fläche des Hinterschenkels nach unten gezogen, denselben in zwei gleiche Hälften theilen muß.

Eine zu gerade Stellung im Sprunggelenk giebt zu Prallungen Veranlassung, da die Erschütterung des Körpers nicht genug gemäßigt wird; auch gebrauchen dabei die Pferde die Zehe zu viel und greifen nicht genug vorwärts.

Zu enge und zu weite Stellung ist immer ein Bildungsfehler der oberen Partie und daher wie die breite und schmale Kruppe zu beurtheilen.

„Zu eng in den Sprunggelenken" („kuhhessig" s. Fig. 139) heißt eine mit Schwäche verbundene fehlerhafte Stellung, bei der die Thiere sich auch leicht durch Gegenschlagen mit den Sprunggelenken Verletzungen zuziehen.

Die „säbelbeinige" Stellung (s. Fig. 140) entsteht bei zu stark gebogenen Sprunggelenken, wird aber nicht grade für einen großen Fehler gehalten; doch treten sich dergleichen Pferde leicht die Vordereisen ab und greifen sich die Ballen wund.

Die Untersuchung des Hufes.

Man sollte nie ein Pferd kaufen, ohne vorher die Eisen abzureißen und den Huf einer genauen Prüfung zu unterwerfen.

Ein guter Huf hat eine schöne halbovale Form, eine mattglänzende, glatte Wand, die die Hornfasern deutlich erkennen läßt, und eine schwach gewölbte Sohle. Der Hornstrahl ist elastisch, schwach gefurcht und mit dem Tragerand der Trachten

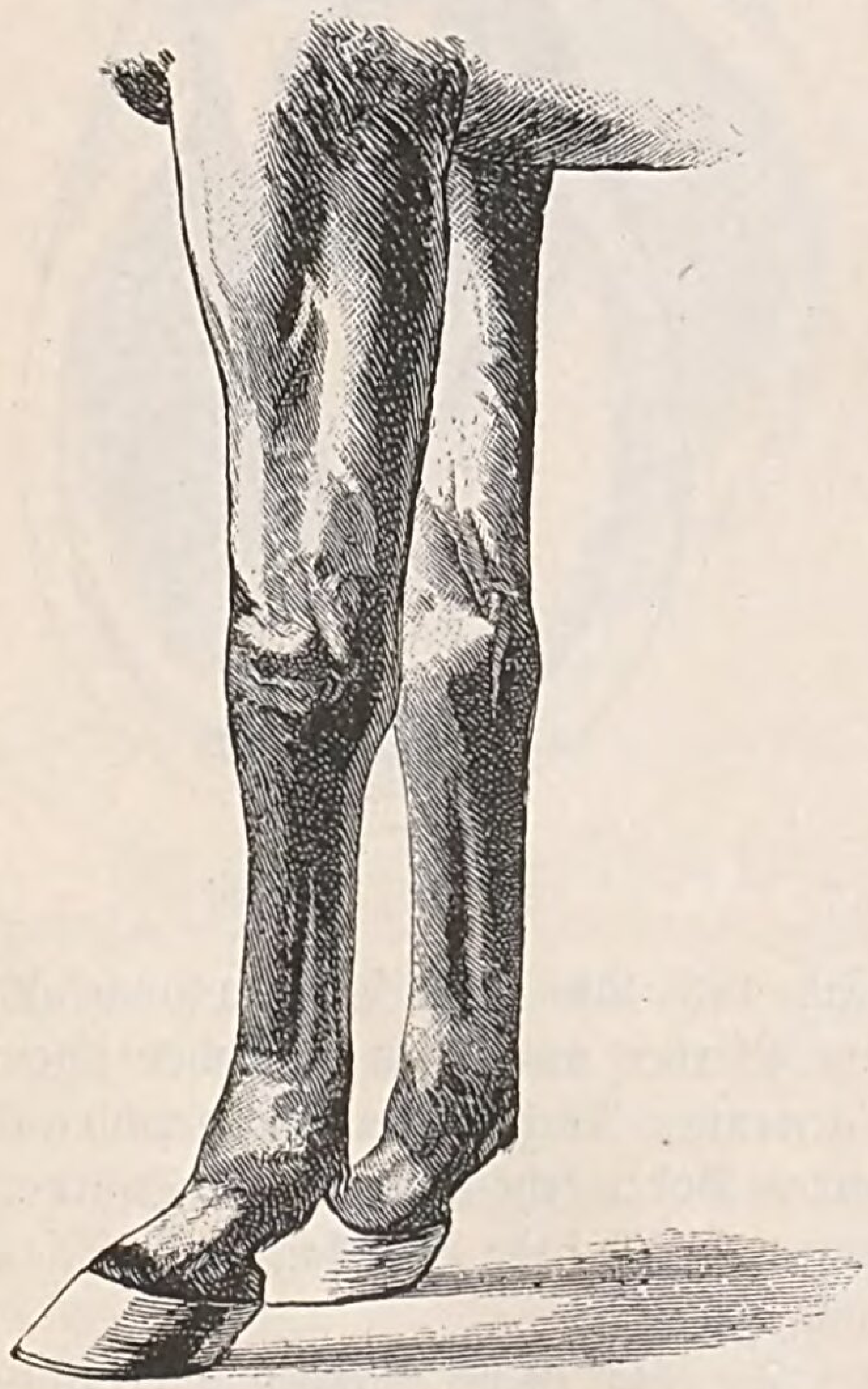


Fig. 141. Normale Stellung der Vorderfüße.

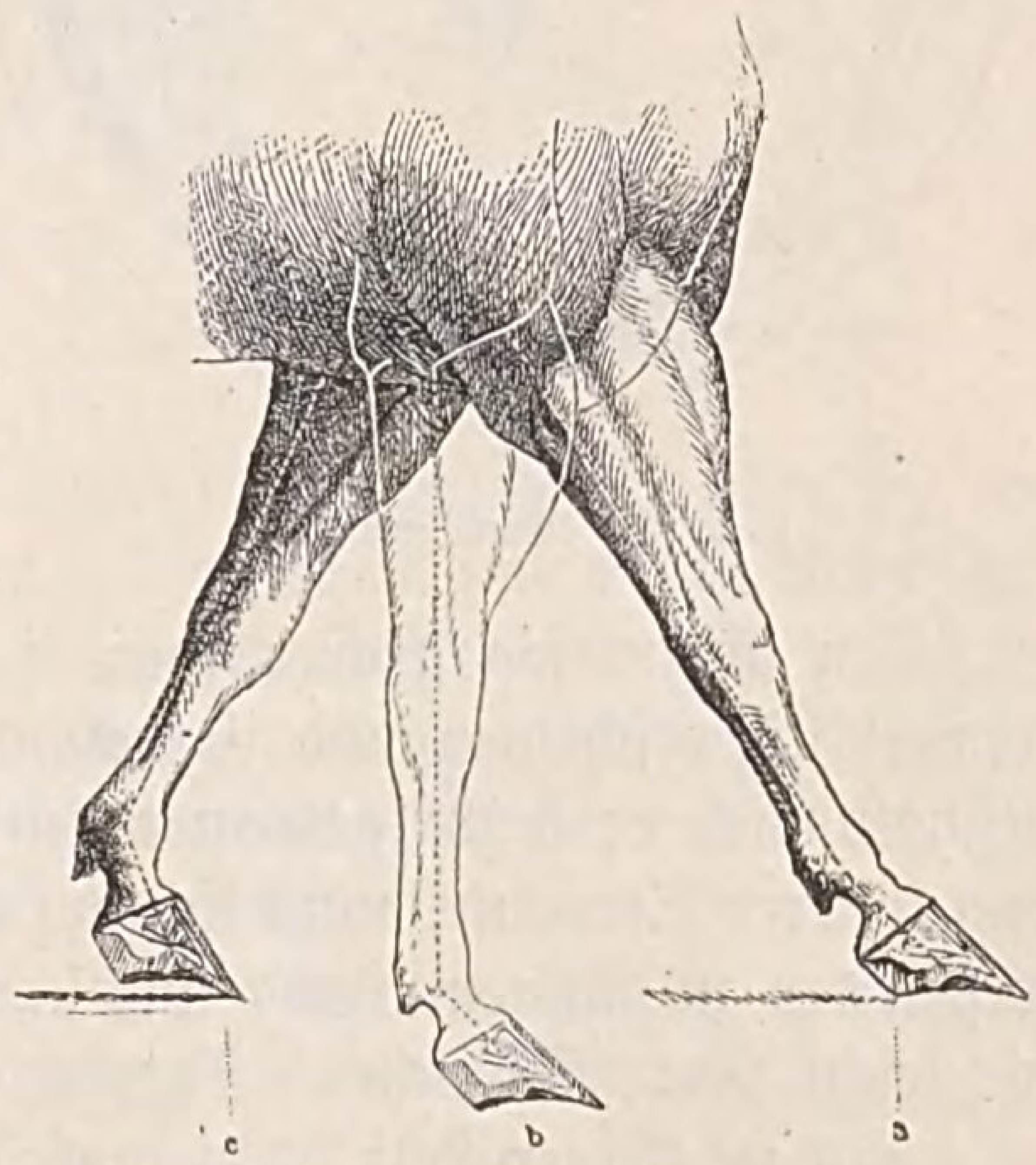


Fig. 142. Hufmechanismus.

von gleicher Höhe. Der Winkel, den die Zehe mit dem Erdboden bildet, muß an den Vorderfüßen etwa 45—50 Grad, an den Hinterfüßen 55 Grad betragen, auch darf die Hufzehe weder nach innen noch nach außen gerichtet sein, weil dadurch fehlerhafte Stellungen entstehen. Eine gute Stellung zeigt Figur 141

Von großer Wichtigkeit für den sicheren Gang des Pferdes ist die Beweglichkeit der Hufkapsel, der Hufmechanismus. (S. Fig. 142.) Die an der hin-

teren unteren Fläche des Hufes liegenden Theile: der Strahl, die beiden Hornknorpel, die Hornwand mit den Eckstreben und die Sohle ermöglichen durch ihre Elasticität eine Ausdehnung und Zusammenziehung der Hufkapsel. Wird dieser Hufmechanismus in hohem Grade beeinträchtigt oder gar ganz aufgehoben, so verliert das Pferd bedeutend an Brauchbarkeit und Werth. Es ist daher beim Kauf des Pferdes hauptsächlich darauf zu achten, daß die hinteren Theile, besonders der Strahl, kräftig erscheinen. Bei einem beschlagenen Pferde ist erfahrungsgemäß die Ausdehnung des Hufes stets eine geringere, als bei einem unbeschlagenen.

Krankheiten der Hufe verdienen eine besondere Berücksichtigung, da sie alle die Gebrauchsfähigkeit des Pferdes mehr oder weniger beeinträchtigen. Der Grund vieler Leiden liegt in der Leichtigkeit, mit der die Hufe nachtheiligen Einwirkungen zugänglich sind, und in dem so kunstvollen Bau derselben.

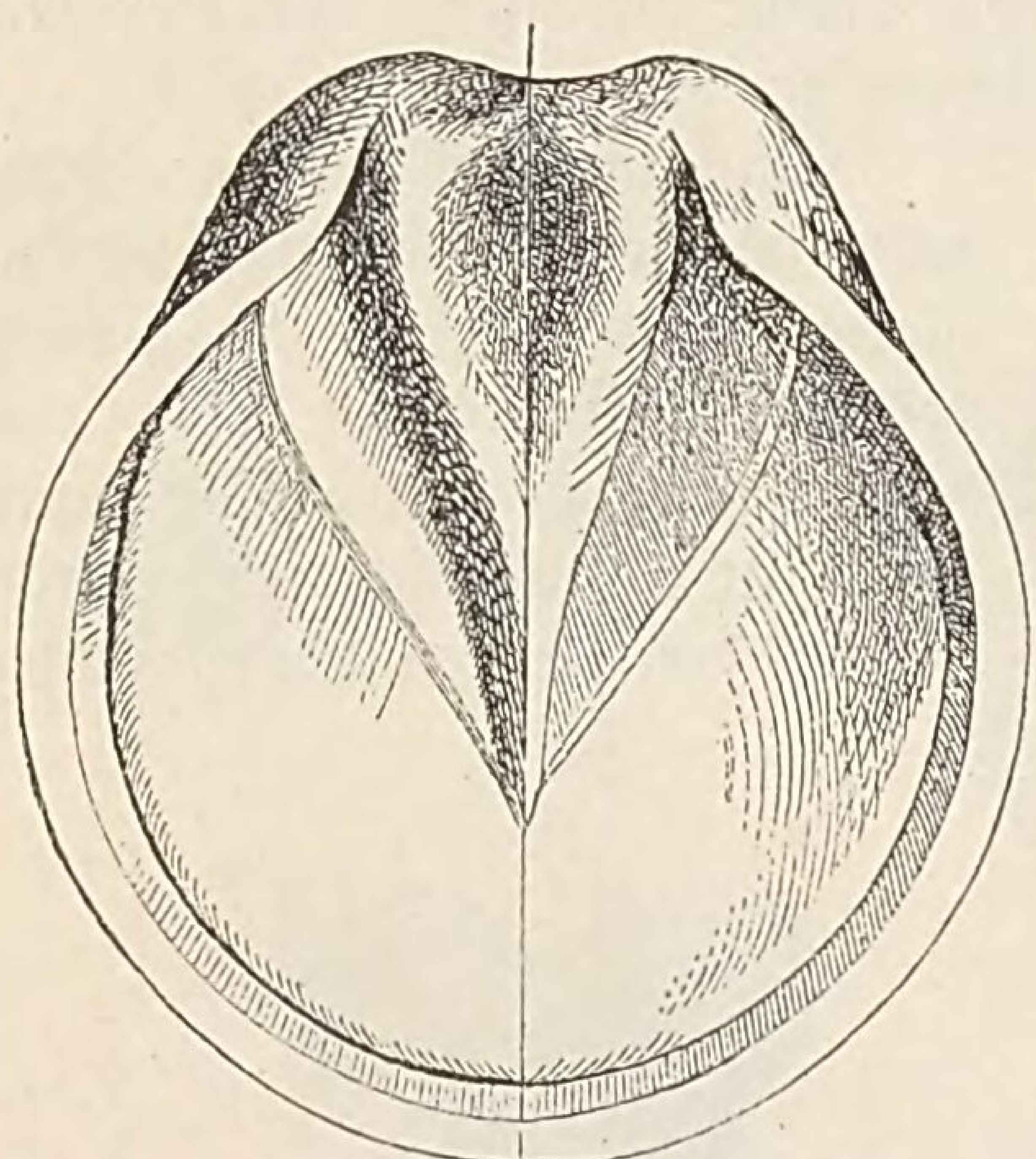


Fig. 143. Gemeiner Huf.

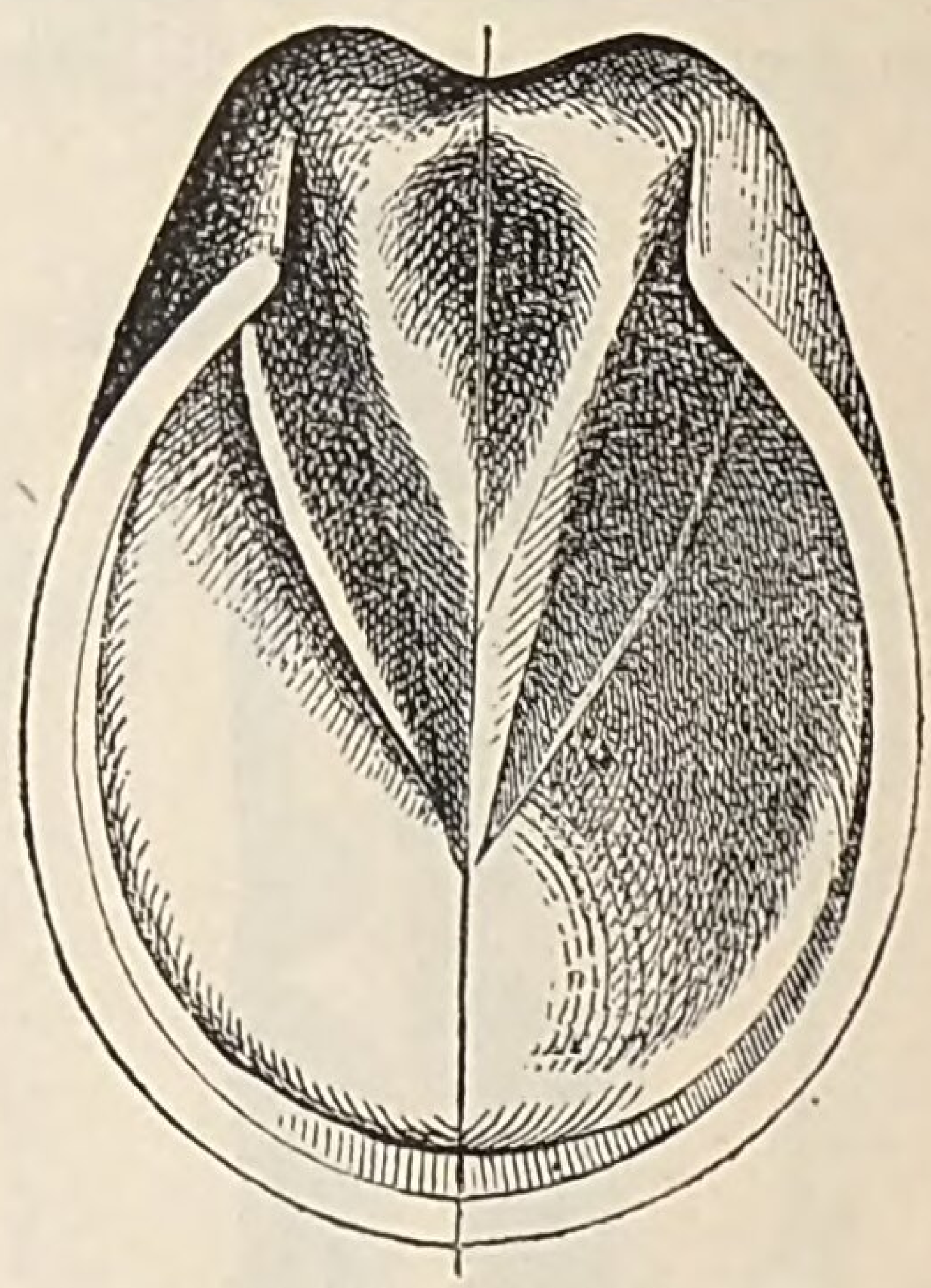


Fig. 144. Zwanghuf.

Ein übermäßig großer Huf (s. Fig. 143) läßt jedes Thier plump und schwerfällig erscheinen und ist besonders Pferden aus tiefen Gegenden eigen: deßhalb wird er auch „gemeiner Huf" genannt. Auch ist derselbe gewöhnlich von lockerer Structur, nutzt sich auf hartem Boden sehr leicht ab und erfordert wegen der zu dünnen Wand und schwachen Sohle beim Beschlag große Eisen, die leicht zum „Streichen" Veranlassung geben.

Ein zu kleiner Huf („Zwanghuf" s. Fig. 144) ist bei Pferden edler Rasse häufig. Er sieht zwar sehr schön aus, doch ist das Horn trocken, spröde und rissig, der wenig elastische Strahl leistet den Trachten nicht Widerstand genug, diese ziehen sich zusammen, und das Pferd wird bei schlechter Pflege und mangelhaftem Beschlag leicht „zwanghufig".

Ungleiche Hufe sind selten Bildungsfehler; meist entstehen sie durch langwierige Krankheiten, in deren Folge die von der Hornkapsel eingeschlossenen Theile schwinden, und letztere sich verkleinert.

Der „bodenweite" und „bodenenge" Huf beruhen auf Verbindung des zu weiten und zu engen Hufes, bei der auf der einen Seite dieser, auf der andern jener vorhanden ist.

Der bodenweite Huf (s. Fig. 145) kennzeichnet sich durch eine weite äußere und durch eine enge innere Hälfte; das Pferd kann nicht mit allen Theilen der unteren Hufflächе auftreten, es steht auf der inneren Kante, während die äußere in der Luft schwebt. Die innere Kante ist steiler, senkrechter gestellt, als die äußere. Von unten betrachtet, ist der innere Sohlentheil scharf, der äußere flach gewölbt (jene Seite eng, diese weit).

Mit dem bodenengen Huf verhält es sich umgekehrt, und zwar ist hierbei die äußere Wand steiler als die innere, hier bildet die äußere Hälfte den inneren Huf.

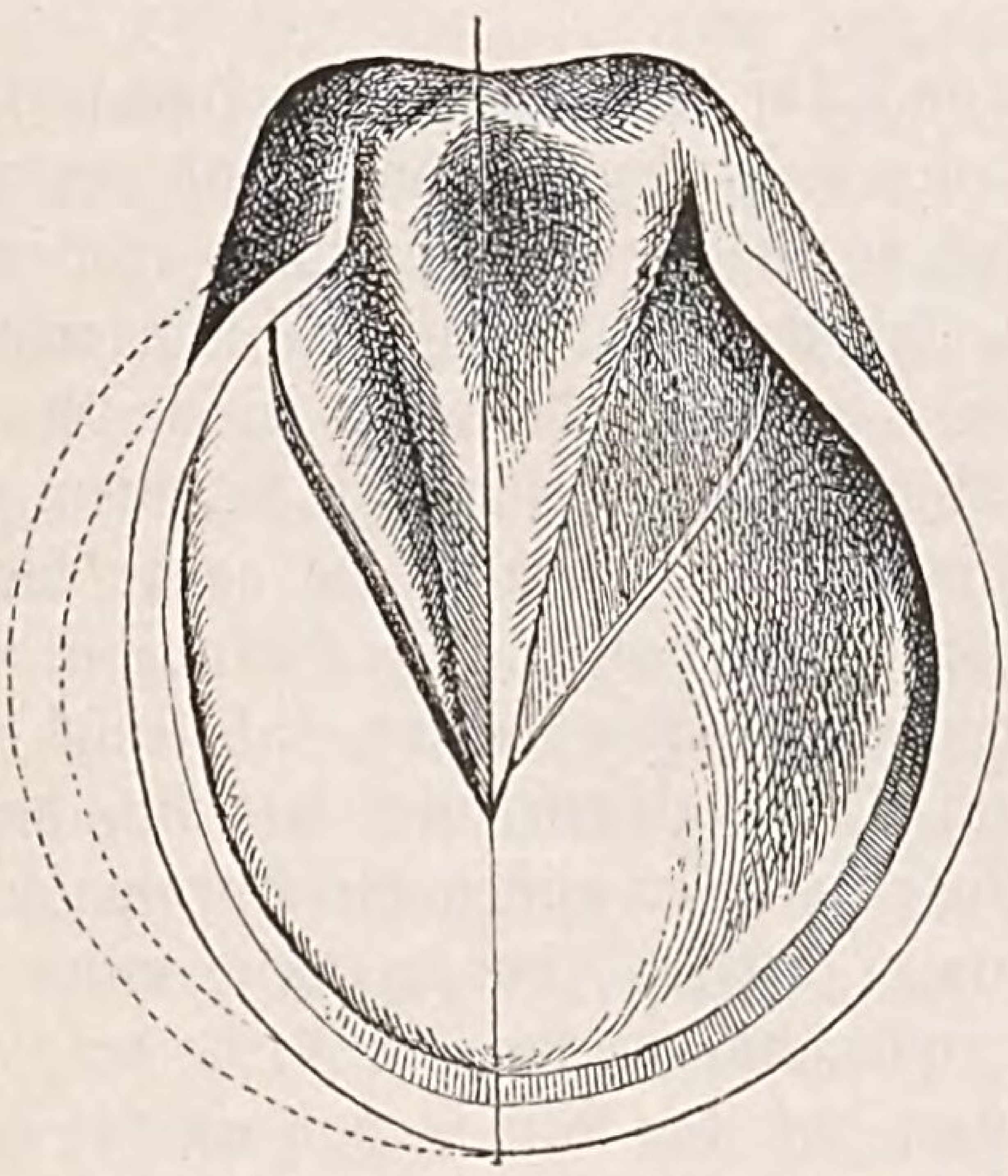


Fig. 145. Bodenweiter und bodenenger Huf.

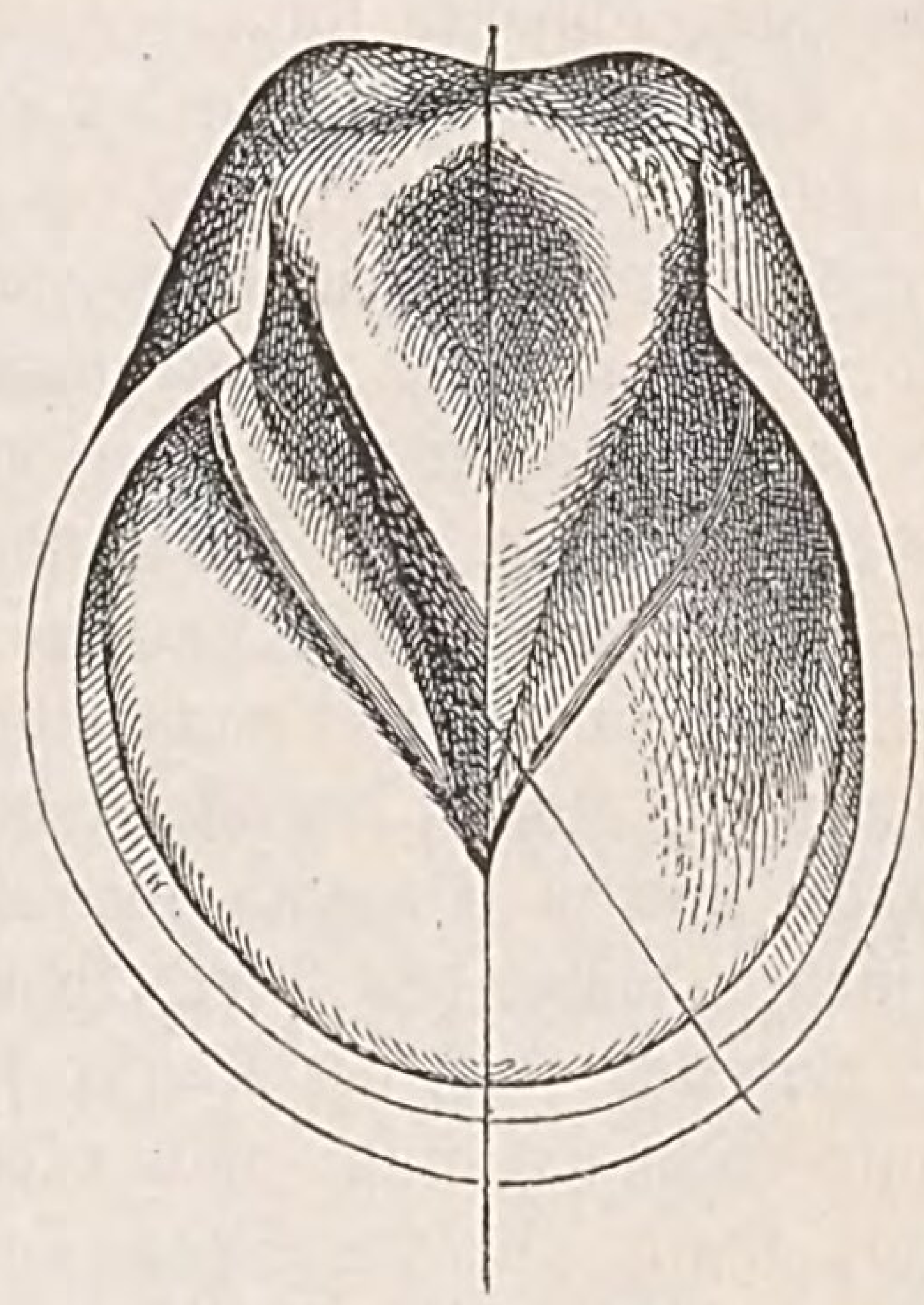


Fig. 146. Diagonaler Huf.

Der diagonale französische Huf (s. Fig. 146) unterscheidet sich von dem vorigen dadurch, daß er mit seiner Zehe nicht nach vorn, sondern in diagonaler Richtung nach innen oder außen zeigt (vergl. Fig. 137). Die äußere Tracht muß bei bodenweiter oder bodenenger Stellung niedriger und steiler sein als die innere. In der Regel berühren die Pferde dabei im Auftreten nicht mit der Zehe, sondern mit dem Ballen zuerst den Boden.

Der Vollhuf hat die Gestalt des platten gemeinen Hufes; nur ist die Sohle gänzlich ohne die so wichtige Vertiefung, welche der normale Huf zeigt, ja oft steht dieselbe über die Hufwand empor. Ein mit diesem Fehler behaftetes Pferd ist in der Stadt nicht verwendbar und nur auf weichem Boden und zu leichter Arbeit zu gebrauchen.

Der „Bockhuf" zeichnet sich durch eine Form aus, bei welcher die Wand eine abnorm steile Stellung hat und die Trachtenwand im Verhältniß zur Zehenwand viel zu hoch ist, oft dieser an Höhe fast gleich kommt. Die Sohle tritt zurück, der Strahl ist meist etwas zusammengezogen, das Kronengelenk hebt sich mehr heraus, ja die Veränderung der Stellung der Gelenke erstreckt

sich oft bis auf das Knie. Als eine nothwendige Folge stellt sich diese Hufabnormität bei jenem Zustande ein, den wir als „Stelzfuß“ kennen gelernt haben. Der Bockhuf findet sich fast nur am rechten Vorderfuße, häufig in Folge der steilen Stellung des Fesselbeins, nicht selten auch dann, wenn nach wiederholter Sehnenentzündung Verkürzung der Sehnen eingetreten ist.

Der „Knollhuf“ hat eine unförmliche Gestalt und gewöhnlich hohe Trachten, an den Wänden wulstförmige Hervorragungen und ein hervorstehende Sohle. Solche Thiere sind nur im Schritt zu verwenden.

Der „Ringel“- oder „Rehhuf“ zeigt auf der Hornwand ringelartige Erhabenheiten, die horizontal, in verschiedener Distanz von einander, verlaufen; er ist häufig mit Platt- oder Vollhuf verbunden und immer eine Folge von Hufentzündung, daher man auch aus den Ringeln auf vorhanden gewesenen Verschlag schließen kann.

Bei der Besichtigung der Hufe ist auch auf etwa vorhandene Hornspalten zu achten. So nennt man an verschiedenen Stellen der Hornwand vorkommende senkrechte Trennungen, welche sich vorzugsweise bei sprödem, trockenem Horn, auch in Folge von Kronentritten, einstellen. Ihr häufigeres Vorkommen an der inneren Wand hat in der großen Schwäche derselben seinen Grund. Hornspalten an dem Tragrande der Wand haben weniger zu bedeuten, als an der Krone, ebenso sind die unvollkommenen, die nicht die ganze Wand durchdringen, weniger nachtheilig, als die durchgehenden. Die Heilung ist sehr schwer, da sich in der Regel das Fleisch dazwischen klemmt, sich leicht entzündet und in Eiterung übergeht, auch Unreinigkeiten aller Art sich darin festsetzen, wobei das Pferd lahmt. Viele Händler wissen die Hornspalte so zu verdecken, daß der Käufer kaum etwas bemerkt, vorzugsweise wenn die Hufe geschmiert sind; auch wird mit Hufwachs, welches der Farbe der Hufe ganz ähnlich ist, die Spalte so verkittet, daß der Riß wenigstens 14 Tage lang unsichtbar ist. Es ist deßhalb dringend geboten, auch die innere Seite des Hufes genau zu untersuchen.

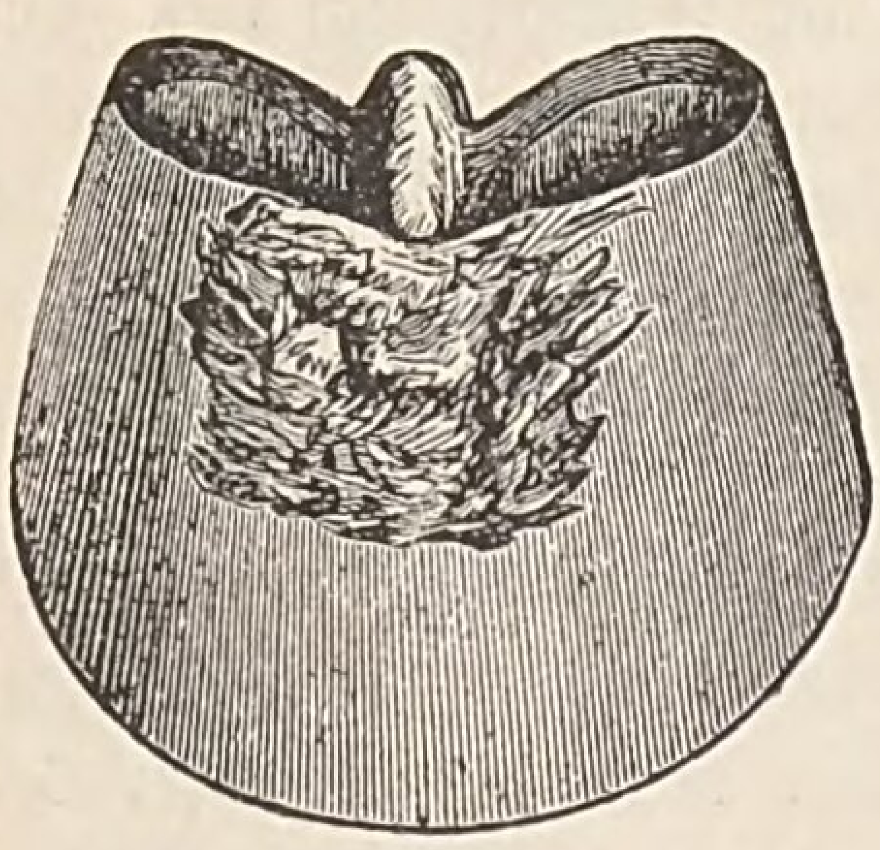


Fig. 147. Hornkluft.

Die „Ochsenklaue“ befindet sich vorn an der Zehe des Hufes; der Name rührt daher, daß die Spalte ganz dem Huf des Rindes ähnlich sieht. Diese Spalte ist weit gefährlicher als eine gewöhnliche Hornspalte wegen des vermehrten Druckes, den die Last des Thieres auf die Zehe ausübt und der stärkeren Erschütterung des Fußes an dieser Stelle.

„Hornkluft“ (s. Fig. 147) ist eine in die Quere gehende, gewöhnlich nach Verletzung durch äußere, mechanische Einwirkungen, besonders im Winter durch scharfe Stollen, entstehende Trennung der Hornwand. Sie ist ganz so zu beurtheilen, wie die Hornspalte.

Nachdem der Huf von oben betrachtet ist, wird derselbe aufgehoben und auf innere Leiden hin untersucht. Man besieht zunächst den Strahl und vergewissert sich, ob derselbe nicht mit Strahlfäule oder Strahlkrebs behaftet ist.

Die gutartige Strahlfäule besteht in einer krankhaften Erweichung und Auflösung des Horns an dem Strahl und in Ausscheidung einer eigenthümlichen, übelriechenden Feuchtigkeit von blaßgrauer oder dunkler Farbe. Die Auflösung des Horns beginnt in der Strahlspalte und greift sichtlich in abwechselnden, ungleichen Schichten weiter, sodaß, wenn das Übel etwas vorgeschritten ist, der Strahl wie aus einzelnen Blättern gebildet erscheint. Allmählich wird die Strahlfurche immer tiefer; zuletzt schwindet das Horn in ihr bis auf den Fleischstrahl, was man zum Theil sehen, noch mehr mit dem Finger fühlen kann. Mit dem Schwinden des Strahls wird in manchen Fällen auch der Huf an den Trachten enger. Durch gute Pflege wird das Pferd bald wiederhergestellt.

Weit gefährlicher ist die bösartige Strahlfäule (der Strahlkrebs), eine geschwürige Zerstörung in dem sogenannten Fleischstrahl, auch in der Fleischsohle und in der Fleischwand. Das Übel kommt bei Pferden jeder Gattung vor und zeigt sich zuweilen an einem, oft aber auch an allen Füßen. Der Strahlkrebs ist an seinen umfangreichen, büschelförmig erhabenen, blumenkohlartigen Wucherungen leicht kenntlich, welche bei jeder Berührung bluten; es tritt eine schmierig-weiße, käseartige, stinkende Absonderung ein, welche vermöge ihrer Schärfe die umgebenden Theile angreift und so das Leiden weiter verpflanzt. Merkwürdig ist, daß die Thiere den kranken Fuß beim Stehen oder Gehen wenig oder gar nicht schonen.

Eine Trennung der Hornwand von der Hornsohle mit theilweiser Zerstörung der weißen Linie heißt „lose Wand“. Das Leiden entsteht meist durch einen der Richtung der Wände nicht entsprechenden Tragrand der Eisen oder durch zu schmale Eisen, durch Einklemmen von Sand und Steinen oder auch durch Eindringen von Stalljauche in Spalten und Risse der weißen Linie. Hierdurch wird Fäulniß und Zerfall der Hornfasern veranlaßt, durch welche die Wände an ihrer Tragkraft viel einbüßen. Pferde, welche mit diesem Übel behaftet sind, können für flottes Fuhrwerk und in der Stadt keine Verwendung finden.

Zuletzt ist der Huf auf „Steingallen“ zu untersuchen. Steingallen bestehen in einer Quetschung und darauf folgenden Blutaustritt in den Winkeln der Eckstreben zwischen Horn- und Fleischsohle. Am häufigsten treten sie auf bei flachen oder aber bei sehr spröden, harten, engen Hufen, und zwar gewöhnlich an der inneren Fläche des Hufes der Vorderfüße. Das Pferd lahmt dabei sehr oft und berührt, da der Huf es schmerzt, bisweilen nur mit der Zehe den Boden. Der kranke Huf ist, besonders an der betroffenen Stelle, vermehrt warm und gegen Druck sehr empfindlich. Wird etwas von der Sohle mit dem englischen Hufmesser weggenommen, so erscheint das Horn wie mit Blut eingespritzt, beim Tieferschneiden zeigt sich ausgetretenes Blut oder ein dünner, stinkender Eiter. — Viele Händler suchen deßhalb ihre Waare stets auf weichem Boden vorzuführen, wobei der Kopf hoch gehalten wird, so daß von etwa vorhandener Lahmheit nichts zu bemerken ist.

Die Untersuchung des Pferdes in der Bewegung.

Hat der Käufer das Pferd von einem mitgebrachten Kenner halten lassen, so muß dieser es auch vorführen.

Das Pferd ist mit langen Zügeln und auf hartem Steinboden vorzuführen. Der Kopf muß geradeaus gestellt werden, damit jede Unregelmäßigkeit im Gange sichtbar wird.

Zuerst läßt man das Pferd Schritt gehen (wobei alle erregenden Sinneseindrücke: der Gebrauch der Peitsche, Tücherschwenken, Huttrommeln, Scharren zu vermeiden sind), um bei dieser Bewegung zu ermitteln, ob zwischen Vor- und Hinterhand das richtige Verhältniß besteht, sowie, ob das Pferd eine richtige „Folge" hat, und der Schritt gut und frei ausgeführt wird. Hebt das Pferd die Füße hoch von der Erde empor, so kann man daraus schließen, daß dasselbe dummkollerig oder augenleidend ist.

Es folgt nun der Trab, wobei auf die Art des Trabes und das Ausgreifen alle Aufmerksamkeit zu verwenden ist. Besonders treten alle Gebrechen und Schwächen der Gliedmaßen bei der Wendung hervor, weil der Schwerpunkt des Körpers dabei immer auf den inneren Schenkel fällt. Nach einem starken Trabe ist das Pferd plötzlich zu pariren und rückwärts zu richten. Hierbei wird der Käufer die Stärke der Nieren und Sprunggelenke kennen lernen. Kraftlose oder dummkollerige Pferde treten nur sehr schwer zurück. Bei dem Stehen ist jetzt zu beobachten, ob das Pferd sogleich schildert, was stets eine versteckte Lahmheit und Schwäche zur Ursache hat. Hierauf lasse man das Pferd nochmals traben, wobei das Geräusch, welches die Hufschläge hervorrufen, genau zu beachten ist.

Nach Beendigung des Trabes untersuche man den Athem, ob die Bewegung der Flanken häufiger und stärker geworden ist; ist man noch nicht ganz sicher, so läßt man das Pferd reiten, wobei sich alsbald zeigen wird, ob „Dampf" vorhanden ist.

Man erstehe nie ein Pferd, ohne es erprobt zu haben und ohne Kaufschein!

Etwaige Gewährsfehler machen den Kauf in den nachbezeichneten Ländern rückgängig binnen der angegebenen Frist von Tagen.

Gewährsfehler:	Preußen.	Baden.	Sachsen.	Bayern.	Württemberg.	Hessen-Darmstadt.	Hessen-Kassel.	Oesterreich-Ungarn.
Schwarzer Staar . . .	28	8	15	8	8	8	8	30
Koppen	—	8	—	8	8	8	8	—
Rotz	14	14	15	14	14	14	14	15
Wurm	—	14	15	14	14	14	14	30
Verdächtige Druse . . .	—	—	15	—	—	—	14	15
Dampf	28	14	15	14	14	14	14	15
Dummkoller	28	21	15	21	21	28	21	30
Fallende Sucht	—	28	—	40	28	28	28	—
Mondblindheit	28	40	50	40	40	28	42	30
Stätigkeit	4	—	5	—	—	14	5	30
Räude	14	—	15	—	—	—	—	—

Pferdetransport.

Ist ein Pferd im Auslande oder in einer andern Provinz gekauft, so fällt in der Regel dem Fahrer oder Wärter die Aufgabe zu, das Pferd mit der Bahn nach seinem Bestimmungsort zu transportiren. Auch kommt der Transport des Pferdes in Betracht bei größeren Reisen der Herrschaft, sofern dabei das ganze Fuhrwerk mitgenommen wird. Für jeden Unfall und jede Erkrankung muß dabei der Fahrer einstehen, deßhalb ist größte Vorsicht geboten.

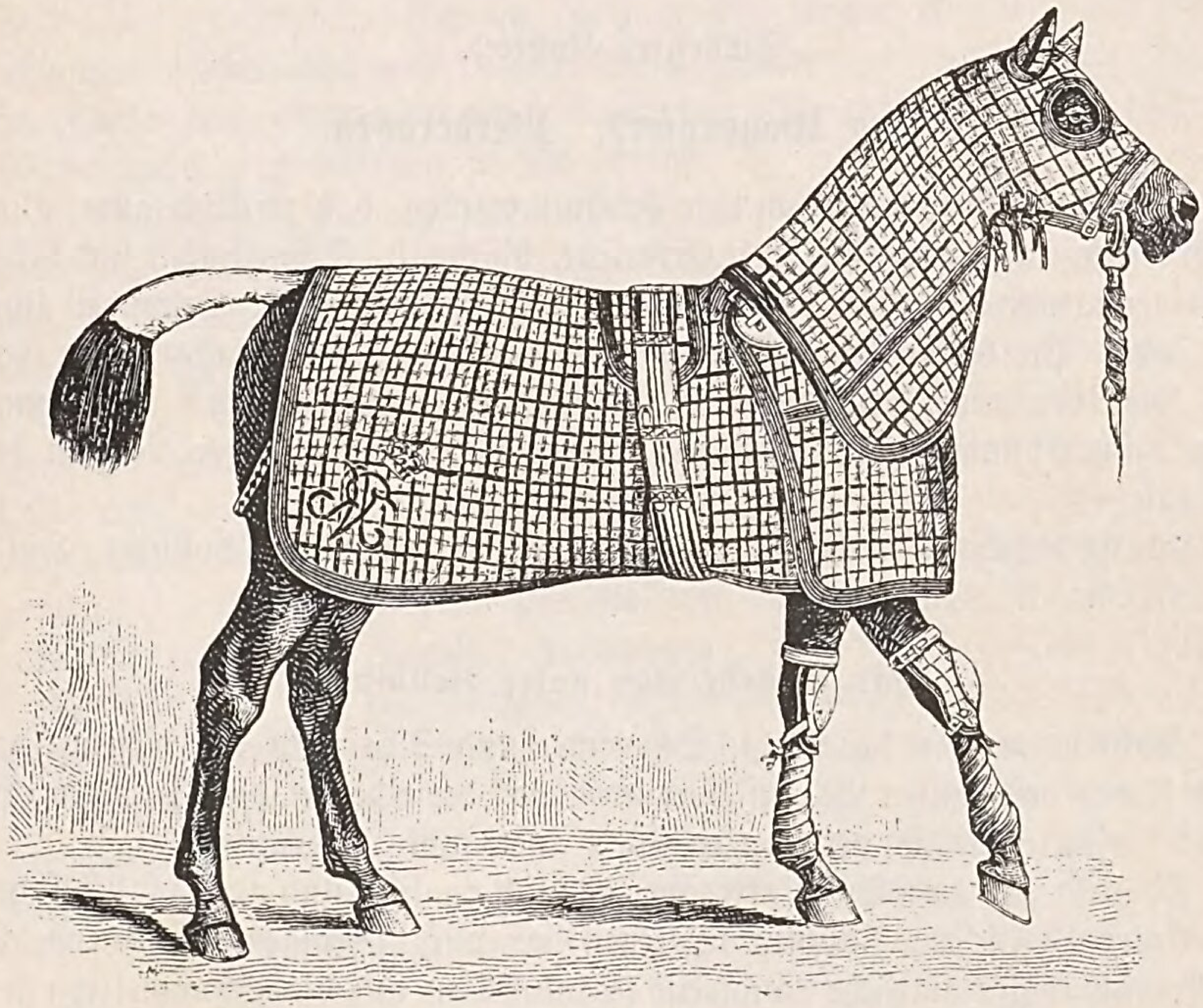


Fig. 148. Das Pferd auf dem Transport.

Der Fahrer hat sich mit Fourage, Eimer und einigen Gebund Stroh zu versehen. Eine Reiseausrüstung für das Pferd zeigt Figur 148. So bestens versorgt, begiebt man sich mit dem Thiere auf den Bahnhof. Selbstverständlich muß der Wagen zuvor bestellt, auch die Rampe oder Verladungsstelle vorher besichtigt worden sein. Bei der Verladung ist es von Vortheil, wenn der Fahrer ein gutes Trinkgeld zur Verfügung hat; die Bahnbeamten werden ihm dann in jeder Weise behilflich sein und auch auf der Fahrt für das nöthige Wasser sorgen. Ist das Pferd zum Verladen bereit, so wird es, nachdem ihm die Augen verbunden worden sind, langsam am Halfterzügel in den Wagen geführt, dort befestigt, ihm etwas Heu vorgeworfen, und der Schlagbaum eingehakt, sowie eine Thüre gänzlich geschlossen. Ängstliche Thiere müssen besänftigt werden, denn nicht jedes Pferd wird sogleich stillstehen. Während der Fahrt vermeide man soviel wie möglich, den

Waggon zu verlassen: für Lebensmittel und sonstige Bedürfnisse muß vorher gesorgt sein.

Sobald die Endstation erreicht ist, muß der Fahrer suchen, daß sein Pferd möglichst bald ausgeladen wird. Vor dem Ausladen prüfe er noch die Landungsbrücke. Pferde, welche noch nie in der Stadt waren, dürfen nicht bestiegen, sondern nur an der Hand geführt werden; auch hat sich der Fahrer in fremden Städten eines Führers zu bedienen.

Siebentes Kapitel.

Das Wagenpferd. Pferderassen.

Der Wahrheit gemäß muß hier bekannt werden, daß wirklich gute, allen Anforderungen an das Blut, den Exterieur, die Kraft, Schnelligkeit und Ausdauer genügende und dabei völlig fehlerfreie Pferde eine große Seltenheit sind.

Jeder Pferdebesitzer, welcher ein Paar Pferde im Stalle stehen hat, wird dieselben dem Beschauer als Blutpferde vorstellen; aber frägt man dann nach Abstammung und Rasse, so erfährt man nur den Namen des Verkäufers.

Es ist durchaus nothwendig, sich über die Begriffe: Vollblut, Halbblut u. s. w. klar zu werden.

Was versteht man unter Vollblut?

Während man in der Vieh-, Schweine- und Schafzucht mit diesem Ausdruck keinen bestimmten Begriff verbindet, hat derselbe bei den Pferden eine genau umschriebene, in der ganzen Welt anerkannte Bedeutung.

Es giebt nur zwei Vollblutklassen, nämlich englisch und arabisch Vollblut.

Unter englischem Vollblut verstehen wir nur diejenigen Pferde, welche durch beglaubigte amtliche Nachweise (Stutbücher) auf die Stammeltern des englischen Vollbluts zurückgeführt werden können. Kein Pferd, es sei so schön, wie es wolle, es sei schneller als alle Pferde der Welt, und es gehöre, wem es wolle, kann je als Vollblut auftreten, wenn seine Herkunft nicht durch das Stutbuch nachweisbar ist.

Wie ist das englische Vollblut entstanden?

Seit vielen Jahrhunderten sind in England die Pferderennen nicht nur sehr ernst und sachgemäß betriebene Einrichtungen zur Prüfung der Leistungsfähigkeit der Pferde, sondern sie sind bis auf den heutigen Tag auch Volksbelustigungen im besten Sinne des Wortes. Die Namen der Sieger der größten Rennen sind im ganzen Lande bekannt, die großen Rennen selbst Ereignisse von höchster Wichtigkeit, auf den Ausgang und die ersten Nachrichten darüber wartet man in allen Schichten des Volkes mit fieberhafter Spannung, und die Rennen selbst locken Tausende und aber Tausende von Zuschauern herbei.

Daß unter diesen Verhältnissen die Zucht des edlen Pferdes seit langer Zeit blühen mußte, ist wohl selbstverständlich; die englischen Rennpferde wurden immer besser, man führte aus Arabien und andern Ländern des Morgen- und Abendlandes das edelste Hengstmaterial ein, und die Nachzucht erhielt durch die planmäßige Erziehung der jungen Pferde für die Rennen, durch stete Benutzung der besten Hengste und Stuten allmählich eine ganz besondere Form, welche mehr und mehr von den Formen der andern bekannten edeln Pferdeschläge abwich und sich zu einer eigenen Rasse gestaltete. Das englische Rennpferd wurde größer als andre edle Pferde, namentlich größer und stärker als die Araber. Für die Aufzucht der jungen Pferde bildete sich eine besondere Wissenschaft aus, welche die Engländer mit dem Worte Training bezeichnen, und welche die ganze Erziehung des jungen Pferdes und seine Vorbereitung zum Rennen in sich befaßt.

Als sich nun die eigenthümliche Form des englischen Renners immer mehr herausbildete, war es fast selbstverständlich, daß man auf den Gedanken kam, die Pferde in dieser Form weiter zu züchten. Sicher gab es auch damals Leute in England, wie es deren noch heute bei uns giebt, die in der ganzen Welt nach besseren Pferden suchten und immer wieder Versuche mit neuen Hengsten machten. Da sah man nun, daß bessere edele Pferde in der ganzen Welt nicht vorhanden waren und beschloß daher — es war in den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts — die besten Stuten im Lande auszuwählen und unter Angabe ihrer Abkunft, soweit dieselbe mit Sicherheit zu ermitteln war, in ein Register einzutragen; dieses Register sollte fortgeführt, in dasselbe aber nur die Nachzucht aus diesen Stuten aufgenommen werden, sofern beide Eltern von diesen abstammten. Dies wurde ausgeführt. Man suchte im ganzen Lande die 94 besten Stuten aus: von diesen nun stammt das heute als „englisch Vollblut“ bezeichnete Pferdegeschlecht. Das erwähnte Register ist das General stud book (General-Stutbuch) und wird in regelmäßiger Folge herausgegeben. Bis jetzt sind im Ganzen 16 Bände erschienen; in allen Ländern und Welttheilen, in denen englisches Vollblut gezogen wird, werden diese Stutbücher für die betreffenden Abzweigungen weiter geführt. Dieses General-Stutbuch in allen seinen Fortsetzungen und Abzweigungen wird von großen Corporationen (Jockeyclubs, Rennvereinen, in Deutschland vom Unionclub) unter genauester Controle geführt und veröffentlicht und ist daher eine Urkunde, die unbedingte Gewähr für die Richtigkeit der Eintragungen bietet. Wollte Jemand sich unterfangen, ein nicht eingetragenes Pferd als englisches Vollblut auszugeben und vielleicht einen Stammbaum aufstellen, der sich aus dem Stutbuch als unrichtig erweisen ließe, so würde sich der Betreffende einer Urkundenfälschung schuldig machen.

Was versteht man unter arabisch Vollblut?

Leider läßt sich diese Frage nicht so bestimmt und klar beantworten als die vorige, und im Allgemeinen kann man annehmen, daß jedes Pferd, welches aus Kleinasien oder auch aus guten Zuchten in Ägypten zu uns gekommen ist, als arabisch Vollblut mitgelaufen ist. Ein öffentlich niedergelegter, con-

trolirbarer urkundlicher Nachweis existirt für die meisten nach Europa gekommenen Araber nicht, und was uns Reisende von den langen Stammbäumen erzählen, welche die Araber über die Herkunft ihrer Pferde führen, das klingt recht schön, steht aber nicht urkundlich fest, und im Morgenlande ist das Papier so geduldig als hier. In Württemberg, Rußland und Ungarn bestehen arabische Gestüte, die auch die Abstammung für die Zeit der Züchtung in den Gestüten selbst nachweisen können; aber kein Stammbaum eines Arabers ist bekannt, der urkundlich auf eine so lange Zeit zurückführte als das englische Stutbuch. Stammbäume, die aus dem Morgenlande zu uns kommen, sind keine Urkunden. Hier ist nicht der Ort, um mehr vom arabischen Pferde zu schreiben. So schön, edel, ausdauernd und gelehrig dieses Pferd ist, so ist es doch an seiner Quelle nicht besser, sondern kleiner und leichter geworden. Unzweifelhaft ist im englischen Vollblut viel arabisches Blut enthalten, allein was hat Intelligenz und geschickte Züchtung im englischen Vollblut aus diesem Pferd gemacht! Während die Zucht dieses edelsten Pferdes im ganzen Morgenlande auf Herkommen und Aberglauben beruht, stützt sich die Zucht des englischen Vollbluts auf Sachkenntniß, Leistungsprüfung und hochausgebildete, intelligente Züchtung, und darum ist heute auch das englische Vollblut den Arabern so sehr weit in Bezug auf Stärke, practische Form und Leistung überlegen.

Sicher könnten wir auch heute in Ostpreußen mit arabischem Blut sehr gute, schöne und leichte Pferde ziehen, nur müßten dieselben dann noch einmal so theuer bezahlt werden, als heute; die Pferdezucht soll uns aber Einnahmen bringen, und da müssen wir das züchten, was Käufer findet.

Aber für unser ostpreußisches edles Halbblut sind die Araber vor der Hand thatsächlich nicht mehr zu gebrauchen; ob es auch einmal wieder nöthig sein wird, solche Hengste zu benutzen, kann heute Niemand voraussehen, ebensowenig als bestritten werden kann, daß auch das arabische Blut unsrer edlen Zucht seiner Zeit, ebenso wie dem englischen Vollblut, große Dienste geleistet hat.

Was verstehen wir unter Halbblut?

Im weiteren Sinne des Wortes alles, was nicht Vollblut ist; im heutigen Sprachgebrauch der Pferdekunde verstehen wir jedoch unter Halbblut ein edelgezogenes Pferd, welches mehr oder weniger Vollblut in seinen Adern hat, welches jedoch kein Vollblut ist. Früher hat man die Spielerei getrieben, den Antheil des Vollbluts an einem Pferde durch Zahlen auszudrücken; z. B. eine Stute aus einer Landstute und von einem Vollbluthengst bezeichnete man als $^1/_2$ Blut, von dieser wieder mit Vollblut gezogenes Product als $^3/_4$ Blut und so fort bis ins Unendliche: der Bruch wird immer größer, aber die Zahl kann nie voll werden, es kann aus Halbblut nie Vollblut werden, wenn auch zwanzig, ja hundert und mehr Generationen hindurch Vollbluthengste benutzt werden.

„Halbblut" bezeichnet also keine bestimmte Form und keinen bestimmten Grad der Veredelung. Man kommt daher mit Beiwörtern zu Hilfe; z. B. sagen wir von unsern besten Zuchten „edles" oder „hochedles Halbblut";

man bezeichnet das einzelne Pferd als „edel" oder „hochedel" gezogen, je nachdem es durch seine Vorfahren viel edles Blut hat, und je nach der Zahl der Vorfahren, welche nachgewiesen werden können.

Die Schläge des Wagenpferdes.

Das Vollblut ist als Wagenpferd erstens zu theuer und zweitens durch seine körperlichen Anlagen von vornherein zum Zugthier nicht geeignet.

Wir suchen daher unsern Bedarf unter den Halbblutschlägen, welche ja immerhin theuer, aber auch weit leistungsfähiger sind, als Pferde kalten Schlags.

Die Wagenpferde zerfallen in zwei Klassen. Pferde, welche nur zum Vergnügen dienen und täglich nur 2—3 Stunden vor dem Wagen gehen, sind Luxuspferde. Alle anderen, als Fuhrmanns-, Post-, Droschken-, Trambahnpferde, sind Gebrauchspferde.

Zur ersteren Klasse nimmt man, wenn es sich darum handelt, die höchste Eleganz zu erzielen, ein gutes Halbblutpferd. Gute Halbblutschläge sind in jedem Lande käuflich und nach Größe und Gewicht zu haben. Die Anforderungen, die man an ein Paar Luxuswagenpferde stellt, sind: größere und stärkere Formen, als das Reitpferd sie besitzt, ein leichter, fördernder Trab, ein flottes, gleichmäßiges Temperament, gleiche Höhe, Gestalt, Farbe und Abzeichen.

Bei der zweiten Klasse (Gebrauchspferde) verlangt man, daß ein gedrungener Körper, starke, markirte Muskeln, kurze und breite Lenden, gute Brust und ein ruhiges Naturell vorhanden sind.

Ebenso wie der Reiter nach seiner Größe und seinem Gewicht sein Pferd sucht, wird auch der Fuhrwerksbesitzer Größe und Gestalt je nach seinen besonderen Anforderungen wählen. Ältere Leute, Familien u. s. w. werden nach großen Carossierpferden streben, während ein junger Cavalier den leichten Schlag der Jucker bevorzugt. Ich gestehe, daß ich das Carossierpferd über alle andern Formen stelle. Ein Paar elegante Pferde von 170—180 Centimeter mit hohem Aufsatz und schönen paradirenden Gängen durch die Straßen zu steuern, muß als ein Hochgenuß bezeichnet werden. Kleine Pferde werden selten eine so stattliche Erscheinung zeigen; auch sind in der Regel ihre Gänge zu schnell und heftig, sodaß sich ein gleichmäßiges Tempo schwer erzielen läßt.

Ich führe nun dem Leser die besten Schläge unsrer Halbblutpferde, welche als Carossiers dienen, in Wort und Bild vor.

Den Carossier der Normandie zeigt Figur 149. Die Heimath desselben ist die Normandie und die Bretagne. Er beruht auf Kreuzung von Norfolk nud französischem Halbblut. Im Allgemeinen ist sein Bau als ein eleganter zu bezeichnen. Zwar ist seine Stellung zu gestreckt, der Kopf ein wenig zu plump, der Rücken zu lang und die Hufe lassen viel zu wünschen übrig; jedoch die Gangart ist ausgezeichnet. Die Farbe ist rothbraun, auch kommen Füchse vor. In Viererzügen als Stangenpferde, vor großen Equipagen (Landauer, Doppelkalesche, Brougham) sind diese Carossiers geradezu unentbehrlich.

Verwandt mit dem Carossier der Normandie ist das Pferd der Kremper Marsch, an der Westküste Holsteins gezogen; ein starkes, edles Pferd, das als Carossier sehr gesucht ist. Die Züchter haben hier mit großem Erfolg „Rasse mit Masse" zu vereinigen gewußt. Die gute Bodenkultur ihrer Grundstücke und das zuträgliche Klima machen die Pferdezucht hier sehr lohnend. — Dieser Carossier besitzt einen schönen Körper mit starkem, geradem, jedoch etwas langem Rücken, gut geformter, breiter Kruppe, starken, kräftigen, gut gestellten Beinen und langem, hoch aufgesetztem Hals mit Rammskopf, sowie einen regelmäßigen Gang. Diese Pferde sind dem Carossier der Normandie

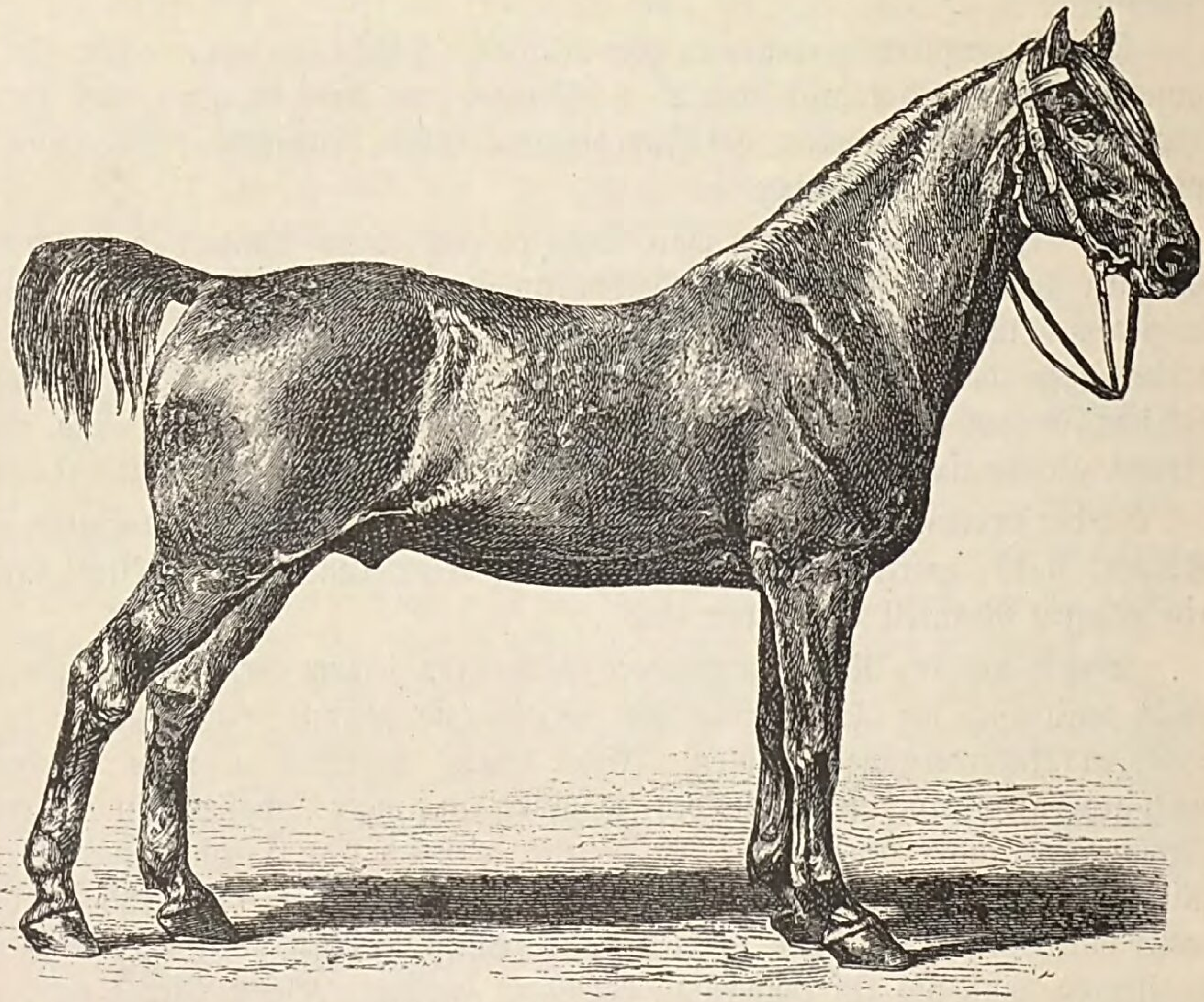


Fig. 149. Carossier der Normandie.

vorzuziehen, obgleich sie etwas theurer sind. Man kann für ein Pferd 2000 Mark zahlen. Die Pferdehändler sind hier sehr früh auf dem Posten und suchen den kleinen Züchter durch Zahlen eines Aufgeldes zur Verabreichung der Waare zu bestimmen, wodurch der Handel leider sehr gedrückt wird. Will man ein Paar gute Carossiers haben, so lohnt es sich, die Züchter der Kremper Marsch selbst zu besuchen.

Einen sehr großen Antheil an dem Bestand des halbblütigen Carossierpferdes nimmt der englische Norfolker ein. (S. Fig. 150.) Der Carossier dieser Rasse wird sehr gut bezahlt; im Durchschnitt kosten die Thiere ohne Transport pro Paar 4000—6000 Mark. Die Pflege dieses Schlages liegt ebenfalls ausschließlich in den Händen kleiner Züchter. Der Norfolker ist höchstens 170—175 Centimeter groß, besitzt einen kräftigen Körperbau,

breiten, muskulösen Hals, kräftigen, kurzen Rücken, lange Kruppe und schönen Schweifansatz. Die Rippenwölbung läßt jedoch zu wünschen übrig, und die geringe Breite unter dem Knie ist sehr zu tadeln, obgleich Fesseln und Hufe sehr geschätzt sind. Die Gangart ist vorzüglich, jedoch etwas zu hoch, weßhalb diese Thiere auf größeren Distanzen bald nachlassen.

Ein ähnliches Pferd züchtet die Provinz Hannover; dasselbe zeichnet sich durch gute Linien, tadellosen Bau und gute Knochen aus. Der Hannoveraner vereinigt alle Rasseneigenthümlichkeiten in sich und führt dadurch

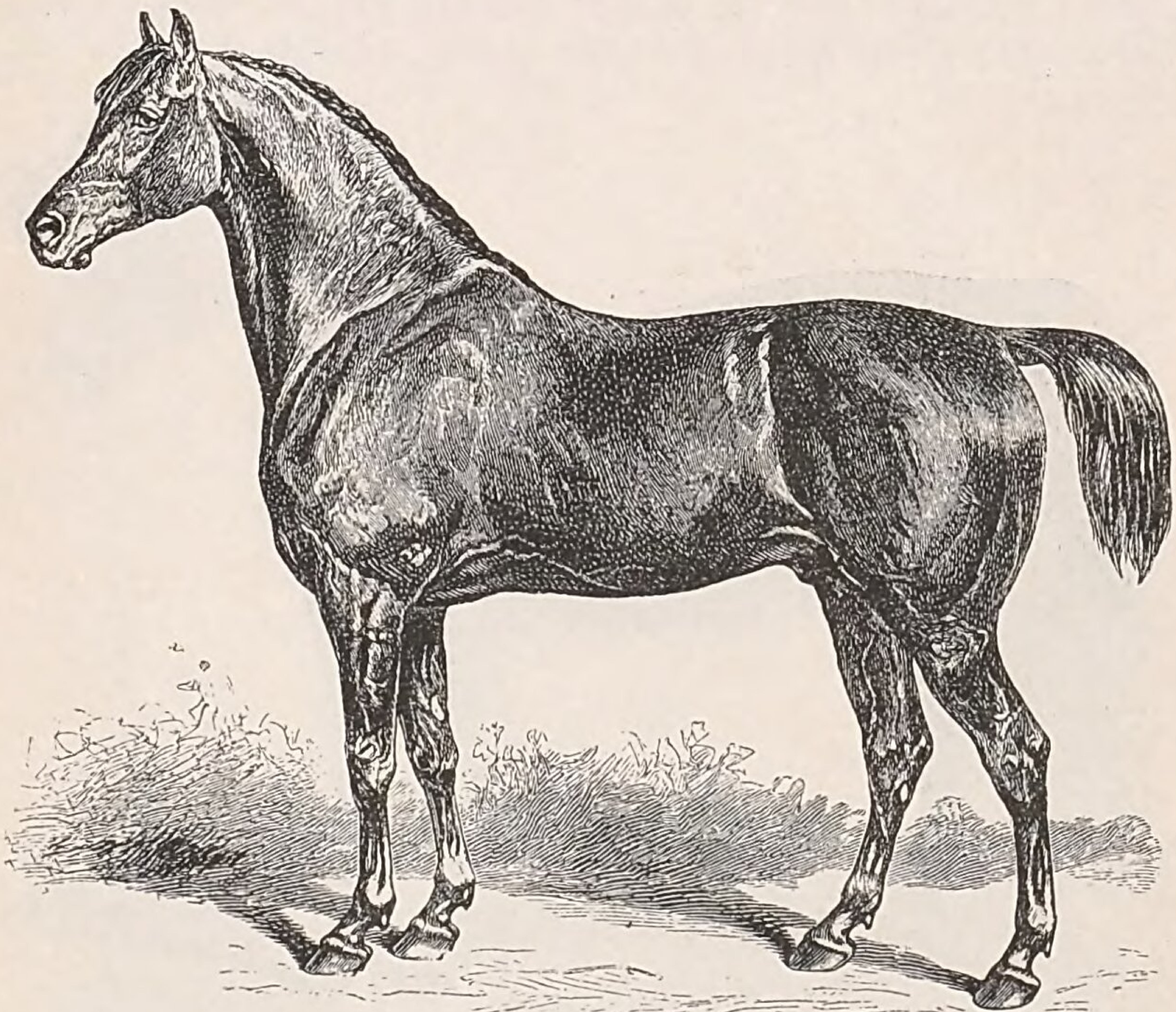


Fig. 150. Norfolk-Halbblut.

selbst die Kenner irre: viele Händler verkaufen ihn kurzweg als englisches Pferd. Jedoch ist die Zucht in Hannover nicht sehr ausgebildet, und auch die gezüchteten Remonten lassen es an Ausdauer oft fehlen.

Der Oldenburger ist als eigentliches Luxuspferd wegen seiner Massenhaftigkeit und plumpen Gänge nicht verwendbar und nimmt hier nur einen untergeordneten Platz ein.

Der vornehmste Repräsentant unsres Halbbluts bleibt der Ostpreuße. (S. Fig. 151.)

Die Zucht des ostpreußischen Pferdes beruht auf arabischem, englischem und preußischem Blut. Der Ostpreuße ist ein Pferd von 170—180 Centimeter Höhe, ebenmäßig gebaut, der Kopf klein und gefällig, der Hals leicht und vornehm. Die Schulter liegt gut, die Nierengegend und der Rücken

sind kräftig und stehen in gutem Anschluß an die schön geformte Kruppe. Die Beine sind trocken und sehnig und haben dabei Muskeln genug, um den Oberkörper zu tragen. In der Bewegung hat dieses Pferd viel Manier, hohe Action und freien Tritt aus der Schulter. Der in früherer Zeit häufig vorkommende Ausschnitt unter dem Knie hat sich gänzlich verloren. Der Ostpreuße ist sehr abgehärtet und genügsam und zeichnet sich durch große Frömmigkeit, Gewandtheit und Gelehrigkeit aus. Wer hätte nicht schon Gelegenheit gehabt, das ostpreußische Pferd im Circus, unter dem Sattel

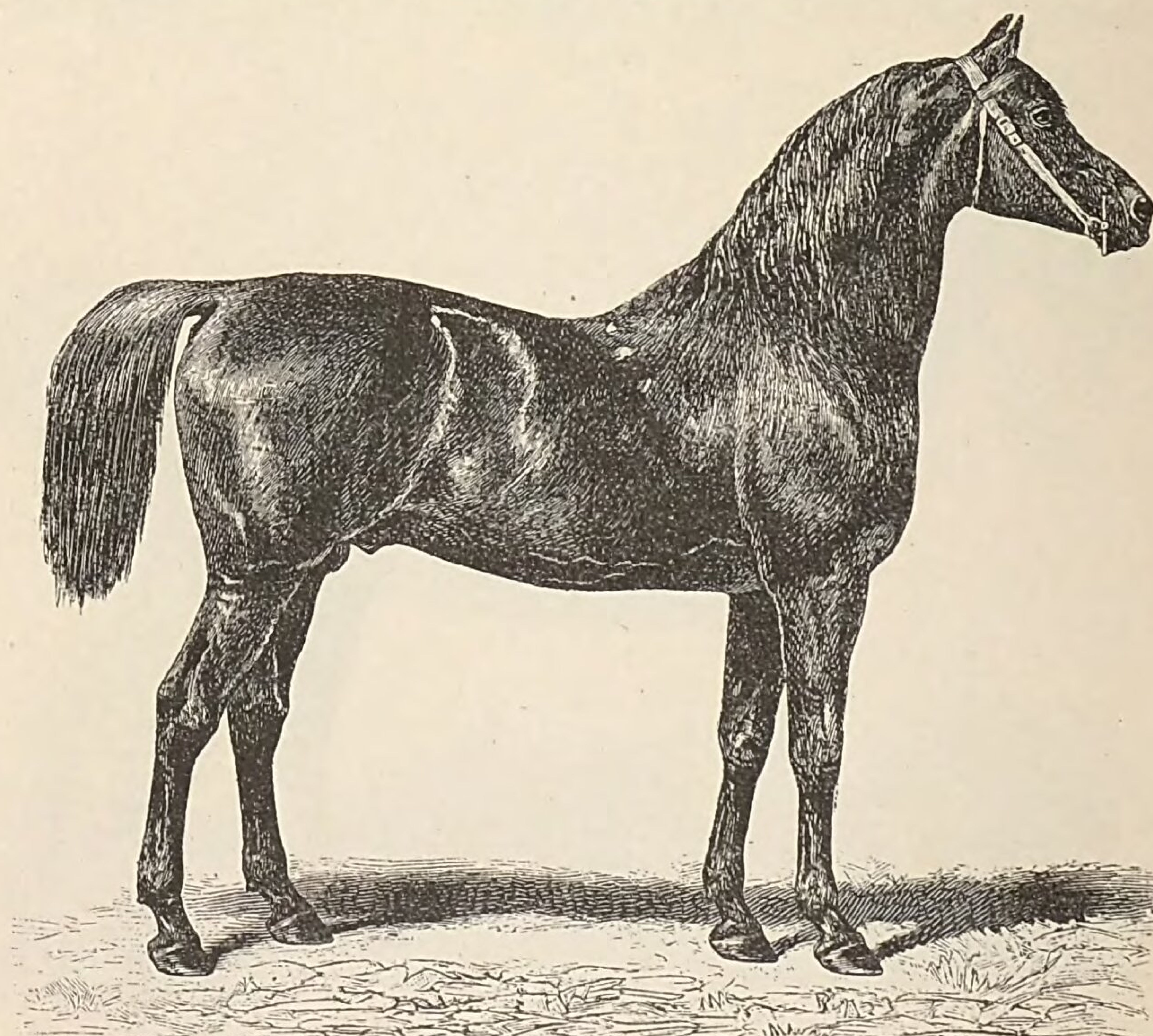


Fig. 151. Ostpreuße.

und vor dem Wagen (vorzüglich unsre Marstallsgespanne) zu bewundern? Auch die Leistungen unserer Militärpferde waren im letzten Feldzug erstaunlich, sehr oft wurde die englische Meile ($^1/_5$ deutsche Meile) in $2^1/_2$ Minuten im Trabe zurückgelegt.

Die Pferdezucht hat sich in Ostpreußen seit dem französischen Kriege noch bedeutend gehoben; es werden jetzt jährlich 40000 Fohlen gezogen, sodaß auf die Quadratmeile 477 Pferde entfallen. Ostpreußen liefert jährlich 5000 Remonten für das deutsche Heer (mit Ausnahme Sachsens und Bayerns). Jeder Littauer ist ein Reiter und kann getrost den Naturreitern Asiens, den Kirgisen und Kosaken sowie den Czikos der ungarischen Ebene zur Seite gestellt werden; daher sagt das Sprichwort: „Jeder Littauer kommt mit dem

Zaume zur Welt". Alljährlich finden große Märkte in Gumbinnen, Insterburg, Tilsit, Ragnit und Darkehmen statt, welche sehr stark besucht werden. Die großen Händler Berlins, Dresdens, Hannovers, Breslaus u. s. w. wissen sehr wohl die Wichtigkeit des Königsberger Pferdemarkts zu schätzen. 1887 wurden auf dem Königsberger Markte allein 6000 Mark für ein Paar elegante Rapphengste (welche nach Paris gingen) gezahlt; Circus Schumann kaufte einen Rapphengst als Schulpferd für 5000 Mark; ein Kölner Weinhändler zahlte 4500 Mark für ein Paar elegante Wallachen; die Durchschnittspreise der guten Waare schwankten zwischen 900 und 2000 Mark. Ich hatte schon viel Pferdematerial gesehen, aber mein Erstaunen über die Form und

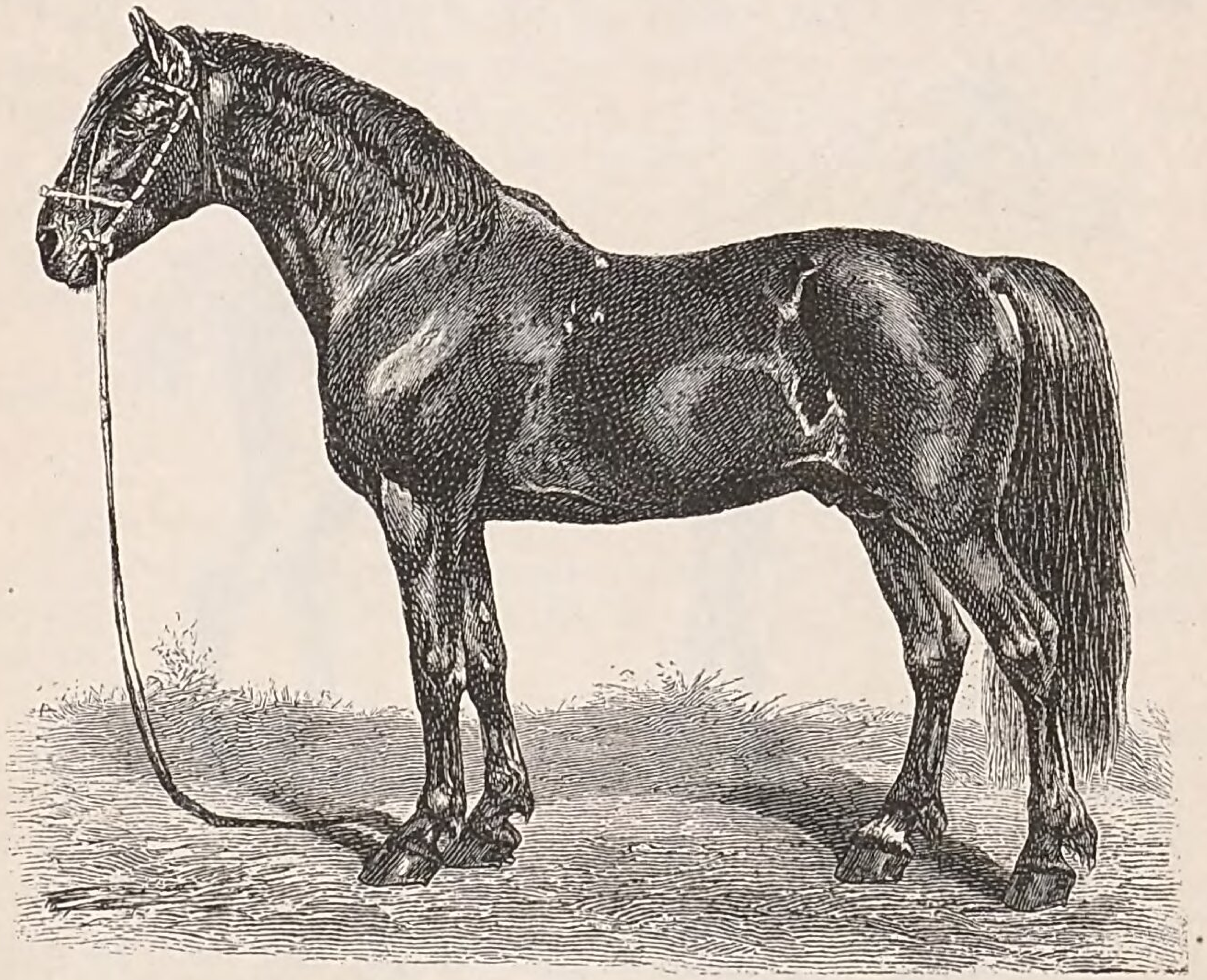


Fig. 152. Russe (Orlowrasse).

Güte der feilgebotenen Pferde war groß. Jeder Pferdebesitzer sollte die ostpreußischen Märkte besuchen und dort seinen Bedarf selbst einkaufen.

Auch Mecklenburg war sonst als Zuchtland von Carossierpferden bekannt; jedoch ist hier die Blüthezeit der Pferdezucht vorüber, und nur Staatshilfe vermöchte dem Lande wieder zu dem Ruf der vierziger Jahre zu verhelfen.

Schließlich ist das russische Carossierpferd (s. Fig. 152) zu betrachten. Obgleich Rußland sehr reich an Halbblutpferden ist, will doch der deutsche Pferdebesitzer sich nicht recht dazu verstehen, russische Pferde zu kaufen. Selbst das Kronengestüt, von welchem von der russischen Regierung in Berlin ein Verkaufsstall errichtet worden ist, kann noch keine großen Erfolge aufweisen.

Auch ich bin kein großer Freund des russischen Pferdes: die zu lange Hinterhand dieser Thiere, welche sehr leicht Anlaß zum Greifen giebt, ist und bleibt ein schwerer Fehler. Ich habe Pferde dieses Schlages gesehen, welche sich die Zehe am Hinterfuß vollständig weggestoßen hatten. Die Vordereisen müssen ganz kurz, die Hintereisen mit Greifkappe versehen sein.

In neuerer Zeit hat man dem russischen Pferde in Deutschland mehr Aufmerksamkeit zugewendet, namentlich der Orlowrasse, die sich als gute Traber bewährt haben. Der Orlowtraber macht freilich durchaus keinen gewinnenden Eindruck: der Stand ist etwas „unter sich". Jedoch hat er eine gute Muskulatur, einen schön gebogenen Hals und einen trockenen Kopf mit Rammsnase. Im Trabe entwickelt er eine wunderbare Action: das Knie

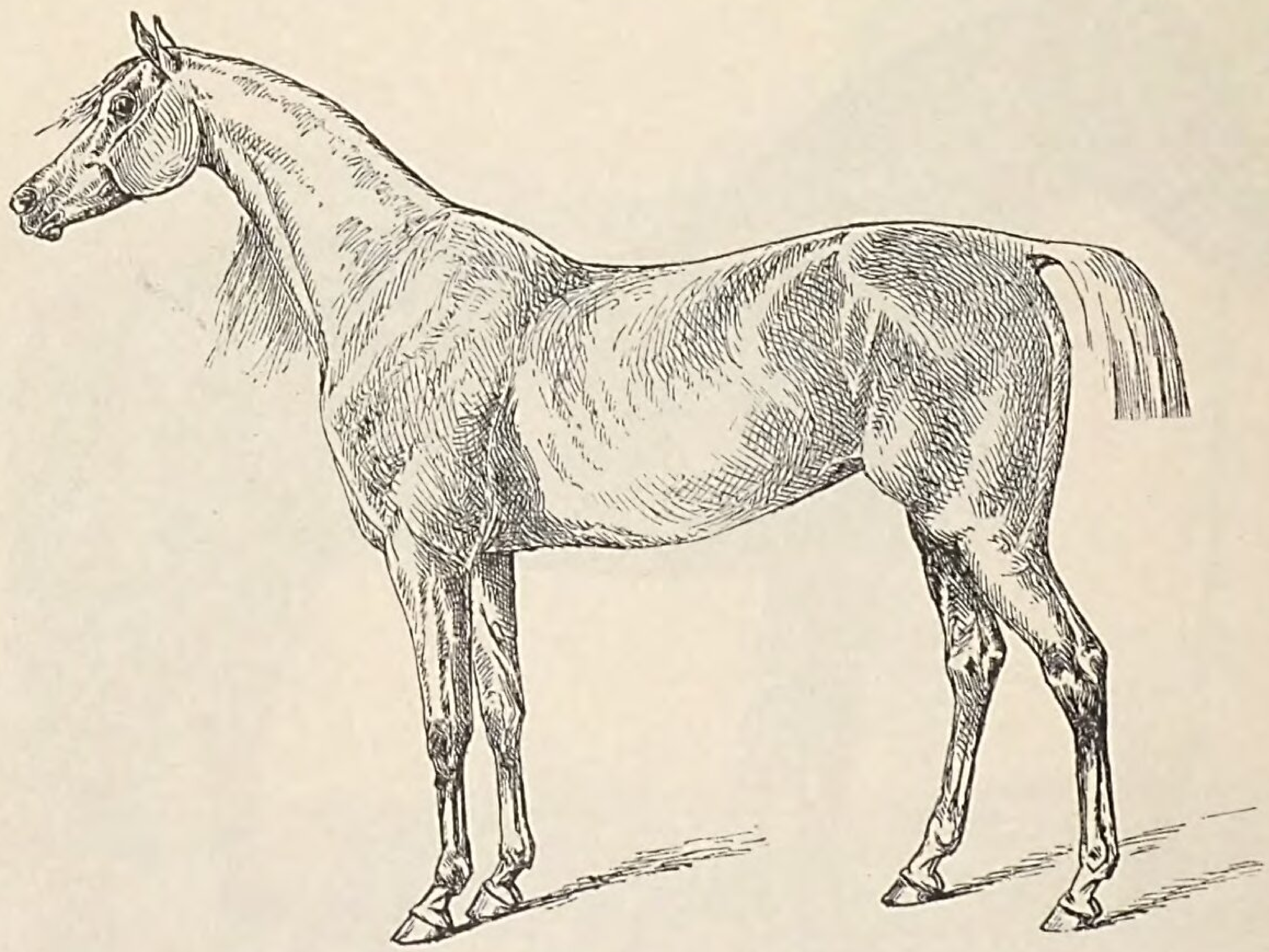


Fig. 153. Jucker (Ungar).

wird sehr gebogen und die Hinterhand schiebt mächtig nach, sodaß die Spur der Hinterfüße weit über die der Vorderfüße hinausgeht, was von hinten betrachtet allerdings nicht sehr schön aussieht. Die Zucht beruht auf englischem, arabischem, holländischem und russischem Blut. Das Orlowgestüt ist hauptsächlich zur Hebung der Landespferdezucht bestimmt: der Schlag der Wagenpferde soll dadurch verbessert und ein schneidiges, gängiges, schnelles Thier geschaffen werden. Die guten Traber kommen auf die Rennbahn, während die Mittelwaare als Luxuswagenpferde verkauft wird. In Deutschland wird in der Regel der Schweif verschnitten, wodurch das Ansehen sehr leidet. Der Preis ist 2000—2400 Mark.

Wir wenden uns nun zu dem leichten Schlag des Wagenpferdes, dem Jucker. (S. Fig. 153.)

Die besten Jucker liefert bekanntlich Österreich-Ungarn. Die Pferdezucht Ungarns ist so alt wie die Geschichte des Landes. Der Ungar, ein

großer Freund des Pferdes von Geburt an, besitzt in seinem Lande alle natürlichen Bedingungen einer erfolgreichen Zucht und wird außerdem, wie nirgends sonst, durch die Fürsorge seiner Regierung unterstützt. In Ungarn kommen auf die Quadratmeile 360 Pferde, auf 100 Einwohner 13,3 Stück, fast noch einmal so viel als in Deutschland. Ungarn besitzt zur Zeit circa 2 Millionen Pferde, von denen die Hälfte gute Halbblutpferde sind. Das ungarische Landpferd ist klein, 125—150 Centimeter hoch, trocken, mager, zäh, stramm gebaut, von edlem Äußern, lebhaft, feurig, mit etwas großem Kopf, magerem, tiefem, etwas verkehrtem Hals, scharfem Widerrist, schmaler Brust, geradem Rücken, gerader Schulter, kurzem Kreuz mit hochangesetztem Schweif, trockenen Beinen, leichten Fesseln und festem, kleinem Huf. — Die in Staatsgestüten gezogenen Jucker sind etwas größer und durch ihre Ausdauer, Schnelligkeit und Genügsamkeit weltbekannt. Das Rennen und die Vollblutzucht haben das ungarische Pferd noch mehr veredelt; aber auch die Kreuzung mit neapolitanischer, spanischer und orientalischer Rasse hat viel zur Hebung des Schlages beigetragen. An 53 Hauptplätzen werden jährlich 1—7 Pferdemärkte abgehalten, zu welchen je 1000—10 000 Pferde gebracht werden.

Auch Galizien und Rußland züchten Jucker, welche aber nicht so schön und edel geformt sind, als die ungarischen.

Das kaltblütige Pferd.

Man versteht darunter alle Pferde, welche von einer Landstute und einem Landhengst herstammen, in denen also gar kein edles Blut enthalten ist. Kaltblütige Schläge giebt es hauptsächlich zwei: das leichte und das schwere Zugpferd.

Leichte Zugpferde werden zu aller Arbeit verwandt, bei der man ein ruhiges, aber dabei ausdauerndes Thier fordert, also zu Pferdebahn-, Omnibus-, Droschken, Fuhrmanns-, Brauer-, Schlächter- u. s. w. Wagen. Schwere Zugpferde finden nur im Schritt und beim Befördern großer Lasten Verwendung; hierher gehören Acker-, Rollwagenpferde u. dgl. Alle leichteren kaltblütigen Schläge unterscheiden sich in ihrer Form wenig von dem Halbblutpferde. Von dem Bau des schweren Zugpferdes geben beifolgende zwei Abbildungen (s. Fig. 154. 155) eine Anschauung.

Den ersten Rang unter den schweren Zugpferden nimmt das Clydesdalepferd ein (s. Fig. 154). Die Zucht desselben ist sehr alt und wird hauptsächlich von den Schottländern stark betrieben. Das Clydesdalepferd besitzt vor allen andern kaltblütigen Schlägen zwei große Vorzüge, nämlich gut gestellte Vorderbeine mit verhältnißmäßig starkem Schienbein und einen regelmäßigen Gang. Der hübsche, trockene Kopf, die lebhaften Augen, die kleinen Ohren, der gut angesetzte Hals, die langen, schrägen Schultern, die starken Gliedmaßen mit guter Kruppe machen diese Rasse zum besten aller schweren Schläge, obgleich die Kürze der falschen hinteren Rippen bedenklich ist. Dieses Pferd hat jedoch den einen großen Fehler, daß es sehr häufig an brandiger Mauke leidet, was dem langen Behang von sehr weichem Haar

zuzuschreiben ist. Die Schotten kreuzen den Clydesdaler Hengst mit kleinen Hochlandsstuten, um letztere Rasse massiger herzustellen; umgekehrt werden mit Vollbluthengsten Clydesdaler Stuten gedeckt, um ein großes Wagenpferd zu erzielen. Ja, oft wird eine Kreuzung des Jagdpferdes (Hunter) mit dem Clydesdalepferd vorgenommen, um die verloren gegangene Masse und Stärke des Hunters wiederzugewinnen. In Deutschland hat der um die Pferdezucht sehr verdiente Herr von Nathusius Versuche angestellt, die alle von Erfolg begleitet waren; die Nachfrage nach den hierzulande gezogenen

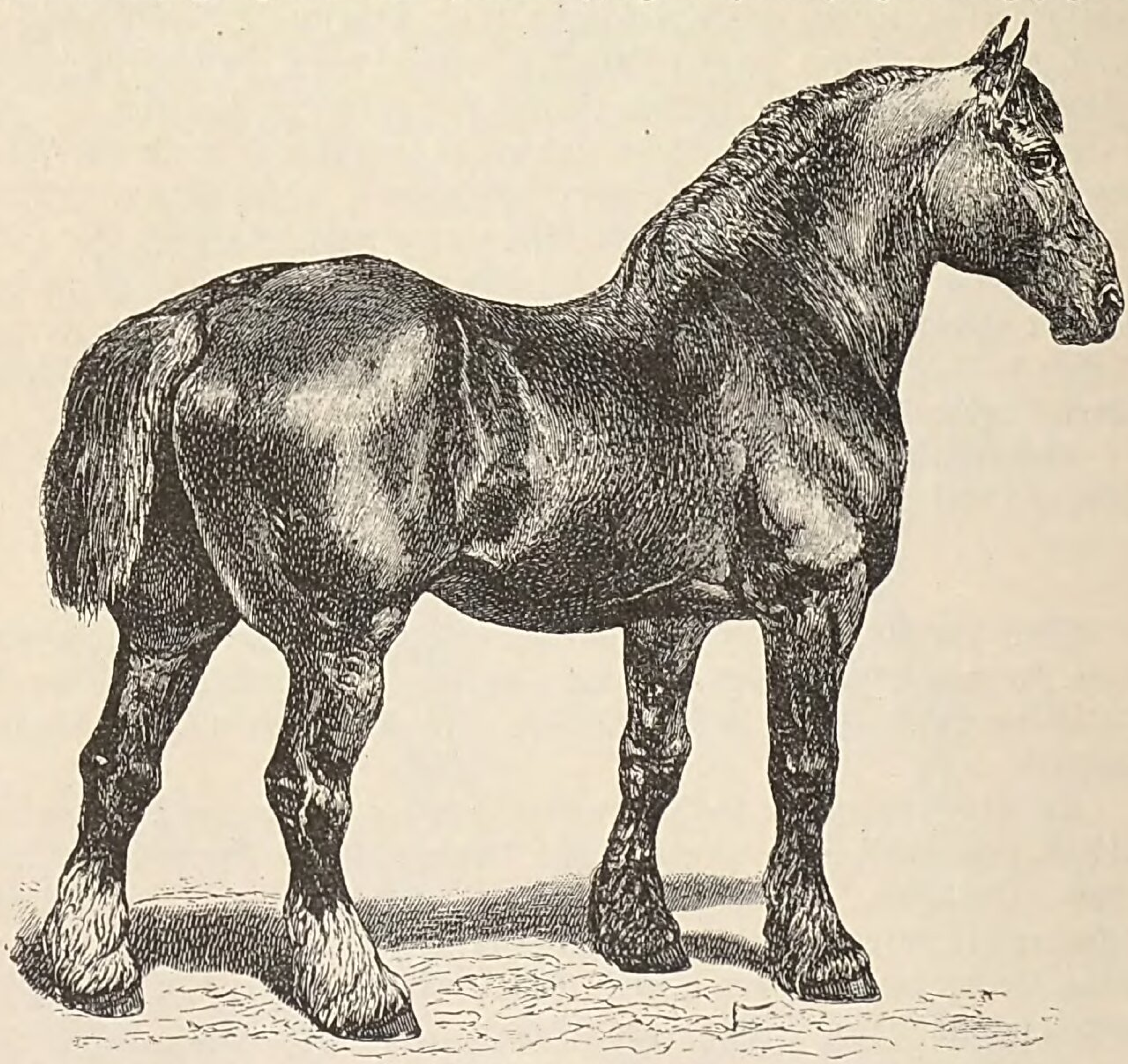


Fig. 154. Clydesdalepferd.

Pferden war groß. v. Nathusius sagt selbst: „Ich betrachte den Clydesdaler als denjenigen Schlag, welcher für Erzeugung schwerer Arbeitspferde keinem nachsteht, für Verstärkung zu leicht gewordener Landschläge, sei es zur Weiterzucht mit edleren Hengsten oder zur unmittelbaren Verwendung (Pferdebahn-, Artilleriedienst u. s. w.) aber alle andern übertrifft."

Sehr nahe verwandt mit dem Clydesdaler ist das Shirepferd. Dieses Karrenpferd hat seine Heimath in den Grafschaften Warwick-, Leicester-, Derby- und Yorkshire; es ist als Arbeitspferd sehr geschätzt und zeichnet sich durch ungewöhnliche Körperstärke und Breite aus. Die Größe ist durchschnittlich 177 Centimeter, und das Gewicht 13—14 Centner. Der Shire hat einen häßlichen, plumpen Kopf, aber schwere Vorhand, einen kräftigen

Rücken, ausgezeichnete Rippenbildung und eine kolossale Hinterhand. Er hat sich in hohem Grade die Gunst der Landwirthe und Züchter zu erwerben gewußt. Die Nachfrage ist groß; dem Züchter Clement Kreviot wurden für einen Shirehengst vergeblich 60000 Mark geboten.

Ein schweres Lastpferd Englands ist auch das Suffolkpferd, welches als Zugthier unübertrefflich, aber für den Züchter nicht so brauchbar ist, weil es für viele Krankheiten disponirt. Der Suffolk ist ungefähr 175 Centimeter groß, hat ein Gewicht von 12—13 Centner, einen langen, gemeinen Kopf, langes Kreuz und lange, gerundete Beine. Die Hufe sind sehr schlecht.

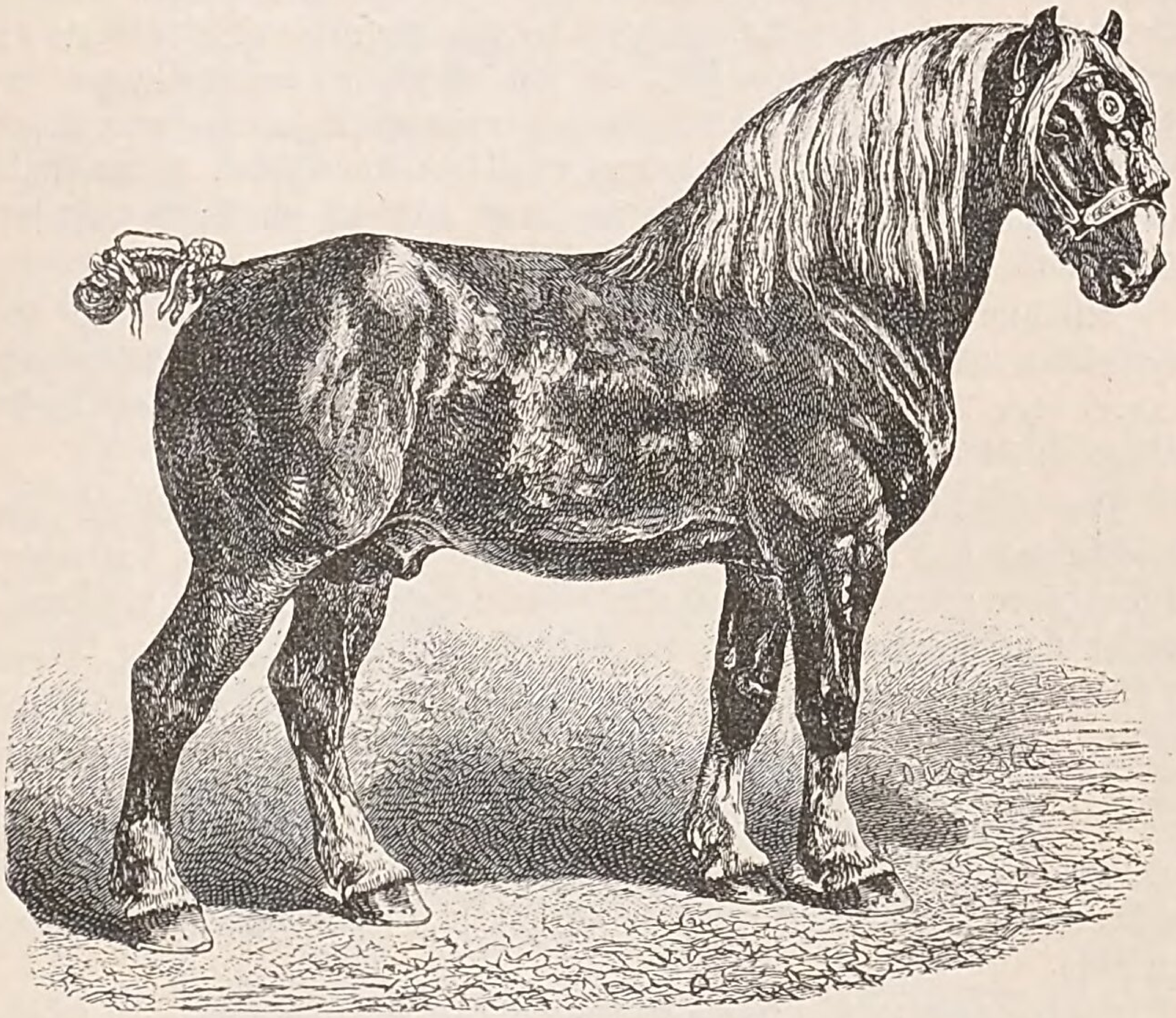


Fig. 155. Belgisches Pferd.

Auch Frankreich liefert sehr gute Zugpferde. Der Percheron, das schwere Pferd Frankreichs, kommt aus der Beauce und Perche. Er besitzt einen rundlichen, wohl propoctionirten Körper, eine schöne Rippenwölbung, einen gut gebildeten Widerrist, breite, geschlossene Lenden, eine fleischige, sich wenig senkende Kruppe, einen sehr gut angesetzten Schweif und schön abgegrenzte, gehörig von einander entfernte Hüften. Die lang und schräg gestellte Schulter entspricht der schönen Bildung der Kruppe. Der starke, ein wenig gebogene Hals trägt einen oft etwas langen, aber sehr ausdrucksvollen, unterhalb der Stirn nicht selten etwas gewölbten Kopf. Die gut gestellten Gliedmaßen haben kräftige, schön abgegrenzte Muskeln und wenig Behang. Die Farbe ist hell (Schimmel).

Der Percheron zerfällt in zwei Klassen: Der Leichte hat geradere Schultern und eine kürzere Kruppe; viel gebraucht wird derselbe als Pferdebahn-, Omnibus-, Brauerfuhrpferd u. s. w. Das Temperament ist sehr gutmüthig, Schwierigkeiten in der Dressur kommen selten vor. Jedoch greift das schnellere Traben diese Pferde sehr an; sie werden daher auch mehr und mehr von den „Dänen" verdrängt. — Das schwere Perchepferd behauptet seinen Platz als schweres Zugthier. Sein großes Körpergewicht (14—16 Centner) gestattet ihm, auf geradem Wege ohne Mühe 60 Centner zu ziehen. — In der Perche findet ein großer Handel mit Hengsten statt. Ihre Aufzucht geschieht ohne besondere Mühe. Jeder kleine Besitzer mit wenigen Morgen Acker hält eine oder zwei Arbeitsstuten, die ihm zugleich eine gute Rente abwerfen. Der Züchter ist sehr stolz auf seine Gespanne; die Stallungen sind fein und sauber, und die Pferde erhalten soviel Hafer als sie nur mögen. Die Ausfuhr nach Deutschland beträgt ungefähr 30000 Stück. Hauptsächlich legt sich Thüringen, das reiche, schöne Land, das sich zur Pferdezucht sehr wohl eignet, auf die Zucht dieser französischen Rasse.

Mit dem Percheron kann der Belgier wetteifern. Belgien, ein sehr industrielles und rationell bewirthschaftetes Land, betreibt seine Pferdezucht dennoch ohne Weide. Auf 100 Einwohner kommen je 6 Pferde, und jährlich werden an 30000 Stück ausgeführt.

Man kann in Belgien zwei Pferdetypen unterscheiden, nämlich das flamländische und das Ardenner Pferd: das erstere in Niederbelgien, das letztere in den höher gelegenen Landestheilen und im Gebirge. Obgleich das schwere flamländische Pferd, eines der schwersten Pferde Europa's, nicht wenige Mängel in seinem Bau aufweist, wird seine Verwendung doch immer allgemeiner, denn es kann schon im zweiten Jahre zur Arbeit gebraucht werden. — Der Ardenner ist ein leichtes Zugpferd, schöner und regelmäßiger in seinen Formen, eine verkleinerte Ausgabe des schweren flamländischen Pferdes. Es ist flink und brauchbar als Pferdebahn- und Omnibusbespannung. Leider ist die Rasse im Abnehmen begriffen, während die Mittelschläge immer mehr an Bedeutung gewinnen.

Hauptsächlich ist das Landroypferd sehr gesucht, dessen Heimath Lüttich und Namur, die Thäler der Sambre und Maas sind. Es ist besser genährt und zeigt, als der eigentliche Ardenner, das schönste Ackerpferd, welches es giebt, (s. Fig. 155), stark und kräftig, ohne plump zu sein, flink, ausdauernd und sehr gutmüthig. — Etwas größer und ebenfalls sehr leistungsfähig ist das Brabanter Pferd.

In ganz Belgien ist es üblich, die Pferde spätestens mit zwei Jahren zur Arbeit zu verwenden. Keine andre Rasse kann der belgischen in dieser Hinsicht zur Seite gestellt werden. Diese frühe Ausbildung, verbunden mit großer Ausdauer, hat denn auch das belgische und nordwestfranzösische Pferd so berühmt gemacht und ihm die hohe Bedeutung auch für die Pferdezucht unsrer Gegend verliehen. Nur ein Vorwurf ist dem Züchter Belgiens und Frankreichs zu machen, nämlich die zu schnelle Aufschwemmung der Pferde.

Ein ebenfalls viel verwendetes schweres Zugpferd ist der Däne. Derselbe ist jedoch bei weitem nicht so schwer als die vorerwähnten Pferde, auch läßt sein Körperbau viel zu wünschen übrig. Ein Rammskopf, steile Schultern, schlechte Rippenwölbung, langes Kreuz und überbaute, schlechte Hinterhand kennzeichnen ihn.

Achtes Kapitel.

Krankheiten des Wagenpferdes.

A. Innere Krankheiten.

Bei allen inneren Krankheiten ist auf Rasse, Geschlecht, Alter und Pflege Rücksicht zu nehmen. Die meisten Krankheiten entstehen durch den Harn (welcher als Fäulnißproduct in schlecht ventilirten Ställen nicht selten in großer Menge vorkommt), durch die Luft (die durch ihre Temperaturschwankungen oft schädlich auf die Pferde einwirkt), durch schlechtes Futter (welches meist für billigen Preis erstanden ist) und durch schlechte Behandlung und Pflege von Seiten der Wärter.

Die Kunst des Veterinärwesens (Thierheilkunde) kennt drei Methoden, nämlich die allopathische, die homöopathische und die Naturheilmethode (Wasserkur). Welche von diesen die beste sei, ist schwer zu entscheiden; jedoch hat man sich in neuerer Zeit mehr der Homöopathie und Naturheilkunde zugewandt, und auch ich bekenne mich als einen Verehrer derselben. Oft lassen sich Krankheitsfälle ohne Hinzuziehung des Roßarztes kuriren; der Fahrer, welcher die Leistungsfähigkeit seines Pferdes am besten beurtheilen muß, wird bei einiger Erfahrung schon selbst Rath wissen. Bei schwereren Erkrankungen muß jedoch durchaus ein Roßarzt zu Rathe gezogen werden, damit die Verantwortlichkeit für etwaige Mißerfolge nicht auf dem Fahrer lastet.

Die Allopathie hat den Grundsatz, die Krankheit durch Gegenmittel zu heilen. Dieser Grundsatz ist auf die Erkenntniß gebaut, daß die Organe des Körpers in Wechselwirkung zu einander stehen. Die Homöopathie huldigt dem Grundsatz: Similia similibus — Ähnliches durch Ähnliches zu heilen. Der Naturarzt hält an dem Grundsatz fest: alle Medikamente und Einreibungen sind zu verwerfen; nur durch Massiren und Ausschwitzung ist die Krankheit aus dem Pferde herauszubringen, durch Anwendung von Fremdstoffen bringt man vielmehr Krankheitskeime in den Körper hinein.

In jedem Fache giebt es große Heilkünstler, und je nach der Krankheit wird der Fahrer schon wissen, welcher Methode er zu folgen hat. Jedoch sollen hier die häufigsten Pferdekrankheiten und die gebräuchlichsten Heilarten derselben angeführt werden.

Die Druse ist sozusagen die Kinderkrankheit des Pferdes. Sie tritt am häufigsten bei jungen Pferden auf und hat bei guter Behandlung einen regelmäßigen Verlauf. Bei der gesunden Druse zeigt sich eine ungewöhnliche Mattigkeit nach geringer Anstrengung, ein fauler, träger Gang, der Kopf wird,

anstatt emporgerichtet, tief getragen, und die Augen sind trübe. Bei den meisten Pferden schwellen die Drüsen unter den Ganaschen; mit dem 4.—5. Tag erst nimmt der Ausfluß aus der Nase seinen Anfang, welcher gewöhnlich von Husten und Fieber begleitet ist. Solange der Verlauf ein gutartiger ist, kann das Pferd durch frische Luft, gleichmäßige Temperatur des Stalles, leicht verdauliche Nahrung und gutes, nicht zu kaltes Wasser behandelt werden; Honig und Roggenmehl als Umschlag auf die Geschwulst ist sehr zu empfehlen; auch eine Umhüllung mit Wolle oder Schafpelz, ähnlich einem Kopfzeug, ist sehr dienlich. Die Nase muß stets sauber gehalten werden, aber alle Einathmungen von Dämpfen sind zu vermeiden, weil sie die Schleimhäute zu sehr erschlaffen. Die Homöopathen wenden gegen die Schlingbeschwerden Belladonna, gegen den reichlichen Ausfluß Dulcamara, gegen das Fieber Aconit und zum Aufbrechen der Geschwulst Hepar sulph. an.

Die bösartige oder complicirte Druse hat einen viel ernsteren Charakter. Die Drüsengeschwülste stehen lange, ehe sie Eiter erzeugen; sehr häufig treten noch Geschwülste an andern Körpertheilen auf, die Haare werden struppig, der Gang schleppend, die Augen entzündet, der Ausfluß wird gelb oder grün und verklebt die Nasenlöcher. In der Regel tritt Fieber, Frost und Hitze abwechselnd, ein. Mehrfach gesellen sich noch Bräune, Lungenentzündung und andre Krankheiten hinzu. Alle diese Erscheinungen lassen auf eine längere Dauer oder sogar auf einen tödtlichen Ausgang der Krankheit schließen.

Eine Trennung des kranken Thieres von den andern Pferden ist wegen der Ansteckungsgefahr dringend geboten, auch müssen Stand und Krippe immer rein gehalten werden. Werden die Athmungsbeschwerden so groß, daß eine Erstickungsgefahr eintritt, so muß der Luftröhrenschnitt angewendet werden.

Durch die verdächtige Druse entsteht oft der Rotz oder der Wurm. Ursachen und Symptome sind bei beiden Krankheiten gleich. Nichts ist gefährlicher als Rotz: derselbe kann, wenn er nicht als solcher erkannt oder gar verheimlicht wird, da er intensiv ansteckend ist, auf alle übrigen Pferde und selbst auf Menschen übertragen werden. Der Rotz wird, je nach dem Sitz der Rotzgeschwüre, in Nasen-, Haut- und Lungenrotz getheilt. Die hauptsächlichsten Merkmale sind: Ausfluß aus einem Nasenloch, sehr selten aus beiden, harte, geschwollene Drüsen, gelblich-grünliche, mit Blut vermischte Absonderungen, welche eiterartig riechen. Die Schleimhaut ist geröthet; ferner zeigen sich gelblich geränderte Geschwüre (Rotzgeschwüre) mit vertieftem, ausgenagtem, blassem, speckigem Grunde. Am Körper machen sich verschiedene Geschwülste bemerkbar, welche verschwinden und wiedererscheinen, vorzüglich am Halse, am Kopfe, an den Schultern, an den Seiten des Bauches und besonders an der inneren Fläche der Schenkel. Die Beulen haben die Größe einer Haselnuß, sind im Entstehen schmerzhaft, werden aber später ganz hart und schmerzlos. — Nimmt man bei einem Pferde solche Kennzeichen wahr, so muß sofort ein Roßarzt geholt und das Pferd getödtet werden. Ein Heilverfahren ist noch nicht gefunden. Die Homöopathen behaupten zwar mit Arsenik, Lachesis und Sulphur die Krankheit dämpfen zu können: erfolgt wirklich Heilung, so kann das Leiden eben nicht der Rotz gewesen sein.

Wo Rotz vorhanden, wird polizeilich alles, was mit dem kranken Thier in Berührung gekommen ist, Geschirr, Decken, Putzzeug, die Kleidung des Wärters, vernichtet. Der Stall wird aufgerissen und desinficirt.

Lungenentzündung kommt bei Pferden vorzüglich im Frühjahr und Herbst bei schnell wechselnder Witterung, noch häufiger im Winter bei anhaltend rauher Luft vor. Oft ist diese Krankheit auch eine Folge starker Strapazen, schnellen Tränkens nach großer Erhitzung oder auch zu langen Stillstehens im Freien oder in zugluftigen Ställen. Die wichtigsten Kennzeichen sind: hochgeradiger oder gänzlicher Appetitmangel, dumpfes Husten, schnelles, verdoppeltes Flankenziehen (40—60 Athemzüge in der Minute); die Nasenlöcher vergrößern sich, die Augen werden starr und roth, Nase und Maul hochroth und trocken, Hitze und Frost wechseln am ganzen Körper, der Mistabgang ist spärlich, der Urin bierbraun, der Kopf senkt sich immer mehr, die Füße stehen vorn weit auseinander, und das Pferd legt sich nicht mehr. Die ausgeathmete Luft und die äußere Körpertemperatur ist heiß, während Füße und Ohren kalt sind.

Die Behandlung ist sehr schwierig und muß dem Roßarzt überlassen werden. Der Fahrer sorge für einen reinen Stall, gute Streu, überschlagenes Trinkwasser und abführendes Futter (Gras, Disteln, Mohrrüben, Kleitrank). Sehr rathsam ist auch das Auflegen einer nassen, ausgewundenen Decke, welche mit einer wollenen trockenen überdeckt wird und die Körpertemperatur zum Sinken bringt.

Die Kolik ist eine sehr gefährliche Krankheit, die auf schmerzhaften Reizungen des Darmkanals beruht und gewöhnlich mit Verstopfung verbunden ist. Man unterscheidet Erkältungskolik, Überfütterungskolik, Windkolik, Verstopfungskolik und Harnkolik. Bei jeder Kolik ist das Pferd höchst unruhig, wirft sich auf den Boden, zieht alle vier Füße zusammen, bewegt sich hin und her, schlägt nach dem Bauch, wedelt heftig mit dem Schweif, und man bemerkt ein starkes Flankenschlagen. Einige Pferde laufen am ganzen Leibe stark auf und entleeren weder Harn noch Mist.

Erkältungs- und Harnkolik haben immer in kalter Luft, zu langem Stehen im Freien, zu kaltem Wasser zum Tränken (das Trinkwasser darf nicht unter + 9 Grad Reaumur sein) ihre Ursache.

Überfütterungskolik rührt nicht bloß von übermäßigem Fressen, sondern oft auch von zu schwerem Futter, als Erbsen, Kleeheu, Roggen u. s. w. her

Windkolik kommt bei Luftkoppern häufig vor.

Verstopfungskolik wird durch Anhäufung fester, unverdauter Futtermassen herbeigeführt.

Oft verläuft die Kolik leicht und schnell, oft dauert sie auch elf, zwölf Stunden: dann ist sie sehr gefährlich. Bei einer Dauer von über 24 Stunden ist selten Heilung möglich, da dann meist noch Darmentzündung hinzutritt.

Als Vorbeugungsmittel dient eine regelmäßige Verabreichung von Salz. Die Behandlung ist verschieden. In erster Linie suche der Fahrer bezw. Wärter eine gute Streu herzustellen, damit das Pferd sich beliebig niederlegen kann. Das Hinlegen ist dem Pferde eine große Erleichterung; nur

wenn der Bauch sehr stark aufgetrieben ist, wird Hochbinden nöthig, weil sonst Gefahr vorhanden ist, daß beim Hinwerfen etwas von dem Eingeweide zerreißen könne. Sind mehrere Wärter zur Hand, so muß das Pferd tüchtig mit Strohwischen frottirt werden, welche fest zusammengelegt werden müssen. Innerlich wird jetzt häufig Eserin in einer Dosis von 0,06—0,09 mit einem Löffel Wasser und einem Tropfen Salzsäure verabreicht; auch nimmt man Bilsenkraut-Extract (5—7 Gramm). Als sehr bewährtes Mittel gilt Aloe-Extract (bis zu 15 Gramm). Wo diese Mittel nicht gleich zur Hand sind, hilft $^1/_4$ Pfund Glaubersalz in einer Weinflasche voll Kamillenthee, Leinsamenschleim oder auch warmem Wasser. — Als Klystiere wendet man Kochsalz oder Seife in warmem Wasser aufgelöst an; auch kann man verdünntes Fluid alle zehn Minuten in den Mastdarm einspritzen, bis Besserung eintritt. — Corpsroßarzt Zorn heilt Windkolik mit Schwefeläther: ein Eßlöffel voll in einem Liter kalter Milch in zwei Klystieren applicirt. Als Einreibung gebraucht er Ol. Terebinth. und Spir. frumentian.; nach 30 Minuten sind die Blähungen verschwunden. — Bei Harnkolik ist das beste Mittel: 3—5 Gramm Brechweinstein, in Kamillenthee gegeben, oder auch eine Abkochung von 30 Gramm Petersiliensamen. Als Einreibung wird Terpentin angewendet.

In allen schwierigen Fällen ist ein Arzt zu Rathe zu ziehen. Die Homöopathen geben Aconit und Arsenik bei Überfütterung, Belladonna, auch Colchicum bei starker Auftreibung des Leibes, bei hartnäckigen Fällen Opium im Wechsel mit Plumbum und Aconit, gegen Harnkolik Canthärides oder Arnica. Jedoch muß ich gestehen, daß bei heftiger Kolik mich die homöopathischen Mittel stets im Stich gelassen haben.

Milzbrand, welcher nur sehr selten bei Pferden vorkommt, erscheint meist im Frühjahr und Herbst. Derselbe ist ansteckend und kann von jedem Thiere übertragen werden. Die Vorzeichen sind sehr verschieden; oft bemerkt man große Mattigkeit, die Augen sind stier, die Zunge mit einem schmierigen Belag versehen. Viele Pferde werden unruhig, scharren mit den Füßen, werfen sich zu Boden, springen plötzlich wieder auf und bäumen sich, bis Krämpfe und Zuckungen den Tod herbeiführen. Gewöhnlich zeigen sich am ganzen Körper Pestbeulen, die immer mehr anschwellen. Nimmt der Fahrer dererlei Anzeichen wahr, so muß das Pferd sofort entfernt werden. Der Fahrer bezw. Wärter muß die größte Vorsicht beobachten, daß diese Krankheit ebenso wie der Rotz nicht weiter, etwa gar auf ihn selbst, übertragen wird: größte Reinlichkeit und Waschung mit Carbolseife ist deßhalb anzurathen. Alles Geschirr, Decken, Putzzeug sind zu vernichten, und sofort ein Roßarzt zu Rathe zu ziehen. In den meisten Fällen verläuft die Krankheit tödtlich.

Der rasende Koller oder die Gehirnentzündung erscheint meist im Sommer bei großer Hitze. Diese sehr häufig vorkommende Krankheit entsteht gewöhnlich durch heftigen Blutandrang nach dem Kopfe. Pferde mit plumpen, dicken Köpfen, kurzem Hals, engen Ganaschen und hitzigem Temperament werden am meisten davon befallen. Reichlich erhitzendes Futter, enge, dunstige Stallung und unpassendes Geschirr begünstigen die Krankheit.

Der Ausbruch des Übels ist ein plötzlicher: das Pferd zeigt einen starren Blick mit feurigrothen, hervorgedrängten Augen, der Kopf ist steif, bald hoch, bald tiefgesenkt, die Füße stehen gegen einander, die Thiere fangen an zu toben, beißen in die Krippe und stürzen sich wie besessen zu Boden. Wo nicht schnelle Hilfe zur Hand ist, tritt in der Regel der Tod ein.

Der Wärter nimmt das Thier in einen kühlen, dunkeln Schuppen, eine Scheuer oder Remise bei Seite und wendet sofort kalte Wasser- und Eisumschläge auf den Kopf und den Leib an. Auch kann man dem Pferde ab und zu einen Eimer Wasser über den Kopf gießen und kalte Wasserklystiere verabreichen. Tritt Besserung ein, so sind gelind abführende Futter, als Gras, Mohrrüben, Kleienmasch zu geben, auch recht oft frisches Trinkwasser. Erfolgt die Genesung, so bleibt oft eine Nachkrankheit, Dummkoller, Schwindel u. dgl. zurück.

Der Dummkoller ist gleichfalls eine Gehirnkrankheit. Derselbe kann sehr mannigfache Ursachen haben: erbliche Anlage, schlaffen Faserbau, reizendes Futter, dunstige Stallung, zu anstrengende Arbeit bei großer Hitze oder auch zu wenig Arbeit bei schwerem Futter. Dummkoller entsteht meistens unbemerkt, er äußert sich entweder beim Stehen im Stall oder in der Gangart. Im ersteren Falle nimmt das Pferd unregelmäßige Stellungen ein, der Kopf ist gesenkt oder auf die Krippe gestützt, die willkürliche Bewegung ist langsam, das Thier frißt langsam, vergißt schließlich, daß es an der Krippe steht, behält auch während des Fressens das Maul voll Futter und läßt es in halbgekautem Zustande aus dem Maule fallen. Beim Tränken steckt es den Kopf tief in den Eimer, sodaß das Wasser über die Nasenlöcher zu stehen kommt. Vor den Wagen gespannt, legt das Pferd einen großen Stumpfsinn an den Tag, es legt sich in den Zügel, drängt gegen die Deichsel, ist unempfindlich gegen jedes Geräusch und läßt sich auf keinen Fall bewegen, rückwärts zu treten. Es läßt sich die Füße übereinander stellen (hebt dieselben in der Gangart auch ungemein hoch), in den Ohren krauen und auf die Hufkronen treten, ohne sich zu rühren oder Schmerz zu verrathen.

Die Krankheit ist unheilbar. Der Aufenthalt in einem kühlen Stall, keine anstrengende Arbeit und Füttern mit Gras, Kleie, Mohrrüben u. dgl. kann eine kleine Besserung herbeiführen.

Ein verwandtes Leiden ist der Schwindel, auch Sonnenstich genannt. Derselbe erscheint ohne jegliche Vorboten und schwindet ebenso schnell, kehrt jedoch immer wieder. Dieses Leiden ist nicht zu leicht zu nehmen, denn ein mit dem Schwindel behaftetes Pferd kann das ganze Gefährt und die Insassen in Gefahr bringen, es stürzt blindlings vorwärts, sodaß der Fahrer es auch mit größter Kraftanstrengung nicht steuern und beruhigen kann. Die häufigsten Ursachen sind: zu große Hitze, sengende Sonnenstrahlen, harte Arbeit bei schlechter Pflege, zu hoher Aufsatz, starke Drucke des Kummets u. s. w. Merkt der Fahrer, daß das Thier der Schwindel befällt, so muß er schleunigst den Aufsatzzügel lösen, das Kummet vom Halse wegschieben und dem Pferde eine Decke über den Kopf werfen. Viele Besitzer lassen das

Kummet durch ein Sielengeschirr ersetzen, Aufsatzzügel und Scheuleder entfernen, aber einen wirklichen Vortheil bietet dies nicht. Da beim Wagenpferd der Schwindel häufiger erscheint, als beim Reitpferd, so ist ein dazu neigendes Pferd stets mit großer Vorsicht anzuspannen.

Die Räude (viele Fahrer nennen sie auch „wandernde Mauke") ist eine örtliche, ansteckende Krankheit. Dieselbe wird durch ein sehr kleines, mit bloßem Auge erkennbares Thierchen, die Räudemilbe, hervorgebracht. Viele glauben, daß die Räude lediglich aus Unreinlichkeit entstehe; dies ist jedoch unrichtig. Die Räude wird eigentlich erst erkennbar, wenn ein ganzer Theil des Körpers davon ergriffen worden ist, vorzüglich der Hals unter den Mähnen und die inneren Flächen der Hinterschenkel. Das erste Merkmal ist das Scheuern, Nagen und Knuppern der Thiere; die Haut wird verdickt, weißgrau und bildet Borke und Schuppen. Bei nicht genügender Beachtung gesellen sich noch andre Krankheiten hinzu, sodaß das Thier schließlich an der Abzehrung zu Grunde geht.

Zum Heilen der Räude giebt es sehr leichte Mittel. Zur Sommerszeit genügt schon das Baden und Schwemmen der Pferde; im Winter ist das Thier mit einer Abkochung von Tabak mit Zusatz von Pottasche zu waschen. Natürlich muß die Waschung so lange fortgesetzt werden, bis die Brut vollständig getödtet ist. Das sicherste Mittel ist jedoch Paraffinöl, welches wir schon beim Militär ohne ärztlichen Rath mit Erfolg anwendeten. Ich habe sogar bemerkt, daß man Pferde, welche man täglich mit einem wollenen, getränkten Paraffinlappen überwischt, neben räudekranken Pferden stehen lassen kann, ohne daß sie angesteckt werden. Als sicheres Heilmittel gilt auch ein Theil grüne Seife mit zwei Theilen Theer zusammengeschmolzen und auf die betreffenden Stellen aufgetragen. Die Homöopathen behaupten, Räude ohne Waschungen geheilt zu haben; dies ist aber unmöglich, innere Mittel helfen auch nicht das Geringste; nur saubere, reinliche Streu, gute Hautpflege und kräftiges Futter können das Übel beseitigen helfen. Eine Absonderung des kranken Pferdes ist wegen der Ansteckung dringend geboten.

B. Äußere Krankheiten.

Als äußere Krankheiten nennt man Schlagwunden, Verletzungen, Geschirrdruck u. s. w. Bei all diesen Leiden muß sich der Fahrer selbst zu helfen wissen, ohne den Rath eines Sachverständigen zu bedürfen.

Geschirrdruck (Durchziehen) kann in vielen Graden vorhanden sein. Sehr schwierige Stellen sind der Hals, die Brust und der Widerrist. Die Druckschäden entstehen meist durch unpassendes Geschirr, Schmutz und Reiben an hartem, nicht genügend gefettetem Leder. Nicht immer kann ein mit Druckschaden behaftetes Pferd entbehrt werden, der Fahrer muß vielmehr versuchen, durch Auflegen eines Sielengeschirres oder Unterlegen von kleinen Kissen sowie Kürzerschnallen des Schweifriemens dasselbe arbeitsthätig zu erhalten. Bemerkt der Fahrer, daß sein Pferd an einer Stelle gedrückt ist, so ist eine Heilung bei sachgemäßer Behandlung sehr schnell erzielt. Die Wunde wird gereinigt und dann mit in temperirtes Wasser von etwa 20 Grad Reaumur getauchten Compressen behandelt, welche von 2 zu 2 Stunden erneuert werden müssen;

über die Compresse wird ein Stück Pferdedecke gelegt. Nachts können die Compressen liegen bleiben, aber sie müssen etwas nasser als am Tage aufgelegt werden. Die Hauptsache bei dieser Behandlung ist die, daß die Compresse niemals auf der wunden Stelle trocken werden darf, da sonst das Gegentheil erzielt wird, nämlich eine größere Erhitzung der Wunde ꝛc. — Die Wunde wird bei dieser Behandlung regelmäßig eitern, und der Stofferſatz erfolgt sehr rasch von innen nach außen. Alle Schmierkuren mit Fett sind zu vermeiden. Ist die eiternde Wunde (hauptsächlich am Widerrist) sehr tief, so muß sie täglich zweimal mit kaltem Wasser ausgespritzt werden, allen Eiter nimmt die Compresse auf.

Die Stollbeule ist eine große Geschwulst am Ellbogenhöcker. Sie hat ihren Namen daher, daß sie vom Drucke der Stollen herrührt. Hauptsächlich entsteht die Quetschung, wenn sich die Pferde nicht gehörig ausstrecken können. Die Stollbeule ist im Anfang sehr schmerzhaft, sodaß sie oft Lahmgehen hervorruft. In neuerer Zeit ist von dem Sattler Kreuzmann (Berlin C., Alte Schönhauser Straße) eine Stollbeulen-Bandage erfunden worden, welche während der Ruhezeit dem Pferde umgelegt wird, die das Übel bald beseitigt. Alle Einreibungen, Schneiden der Beule u. s. w. lassen immer eine Spur zurück, in der die Stollbeule wieder hervortritt. Ist die Stollbeule entzündet, so genügt eine Einschmierung mit grüner Seife, um dieselbe zum Aufgehen zu bringen. Ich kann jedoch dem Fahrer rathen, sich der sehr billigen Stollbeulen-Bandage zu bedienen.

Das Einhauen der Pferde in die Halfterketten (welche eigentlich in keinem Stall mehr existiren sollten s. Erster Theil I. 1) verursacht oft erhebliche Wunden, vorzüglich an den Hinterfüßen. Solche Wunden werden oft sehr leicht genommen, sodaß schließlich eine hartnäckige Eiterung entsteht, welche das Pferd auf lange Zeit gebrauchsunfähig macht. Die Behandlung ist eine sehr leichte: gründliches Reinigen der Wunde, Auflegen einer feuchten Compresse, welche Hitze und Eiter aufsaugt, zum Schluß Überbinden einer wollenen Bandage; dieses wird so lange fortgesetzt, bis sich die Wunde geschlossen hat und neue Haare erscheinen.

Raspe, welche leicht mit Kettenrissen verwechselt werden kann, besteht in einem an der hinteren Seite des Knies vorkommenden Ausschlag, der eine übelriechende Flüssigkeit absondert und die Pferde zum beständigen Scheuern veranlaßt. Am schnellsten beseitigt man das Übel durch Waschen mit grüner Seife und einer Abkochung von Eichenrinde.

Mauke ist ein Hautausschlag der Pferde, welcher mit einer rosenartigen Entzündung des Fessels beginnt und schnell in Ausschwitzung übergeht. Später bilden sich aber tiefgehende Geschwüre, die einen übelriechenden Eiter absondern, die Haut bekommt viele Querrisse, und die Pferde hinken. Bei Vernachlässigung der Mauke erstreckt sich der Ausschlag bis zum Fesselgelenk, die Haare richten sich borstenartig empor (Straubfuß), und man bemerkt unzählige, wenig sichtbare Feigwarzen, welche sich an der Luft bald verdicken. Die Mauke hat drei Arten: gesprungene Fesseln, gutartige Mauke und Brandmauke.

Gesprungene Fesseln sind sehr leicht zu beseitigen. Einschmieren der Fesseln mit ungesalzner Butter, Vaseline oder Lanolin und öfteres Bestreuen mit Kartoffelmehl wird das Übel bald heben.

Die gutartige Mauke, welche in einer geringen Ausschwitzung besteht, muß schon vorsichtiger behandelt werden. Im Anfang hilft fleißiges Reinigen mit lauwarmen Seifenwasser und Auflegen von Weizenkleie oder Einreiben mit einem Theil Lanolin und drei Theilen Jodoform, zur Salbe gerieben.

Bei der bösartigen oder Brandmauke, welche dem Pferde große Schmerzen verursacht, da der Fessel stark anschwillt, sodaß das Thier oft den Fuß kaum heben kann, löst sich in der Regel ein ganzes Stück Fell los und legt den Fessel frei. Dieses Leiden beruht in der Regel auf Vernachlässigung. Bemerkt der Fahrer oder Wärter das Übel, so sind sofort erweichende Umschläge zu machen, am besten von lauwarmen Wasser und gekochtem Haferschleim, Leinsamen und etwas rohem Sauerkohl. In der Regel geht binnen 24 Stunden der Fessel auf und entleert den Eiter; ist aller Eiter entfernt, so wird Jodoform, Weizenkleie oder Kartoffelmehl aufgestreut. Gegen die oft zurückbleibende Verdickung der Haut und hornartige Kruste giebt es kein besseres Mittel, als täglich von 2 zu 2 Stunden Auflegung von Compressen, welche in temperirtes Wasser getaucht sind und mit einer wollenen Bandage bedeckt werden. Hierdurch erweicht sich die Kruste und löst sich nach und nach ab, bis der Fessel wieder den natürlichen Zustand zeigt. In jedem Falle müssen auch Purganzen als innere Mittel angewendet werden. Kleienmasch, tägliche Gaben von Spießglanz, Mohrrüben u. s. w. sind während der Krankheit sehr zu empfehlen. Die Homöopathen verabreichen innerlich Arsenik oder Merkur, Silic., Sulphur oder Secale corn.

Über die Entstehung der Mauke ist man noch nicht recht im Klaren. Viele Pferdebesitzer behaupten, daß dieselbe durch Unreinlichkeit entsteht (ungenügendes Reinigen der Fesseln u. s. w.). Diese Behauptung bestreite ich entschieden. Es giebt Pferde, bei welchen die Mauke ein Erbfehler ist, z. B. bei dem Clydesdalepferd; auch tragen atmosphärische Einflüsse (namentlich eine nasse Beschaffenheit des Erdbodens, aber auch starker Frost), unterdrückte Hautausdünstung, zurückgetretene Druse, Schärfe im Blute dazu bei. Pferde mit starkem Behang sind der Mauke sehr ausgesetzt.

Kronentritte, welche besonders im Winter durch die scharfen Stollen verursacht werden, sind je nach ihrer Tiefe und Ausdehnung verschieden zu beurtheilen. Oberflächliche Wunden heilen sehr bald; sind aber Sehnen, Bänder oder Knochen in Mitleidenschaft gezogen, so muß man auf eine langwierige Behandlung gefaßt sein. Man hat sofort die Hornsplitter zu entfernen, die Wunde zu reinigen und Compressen mit temperirtem Wasser um die Wunde zu legen, darüber selbstverständlich eine wollene Bandage. Die Compresse ist alle 2 Stunden zu erneuern und die mit Eiter befleckte zu reinigen. Wenn zum Pflegen die Zeit fehlt, so mischt man einen Theil Jodoform-Pulver und einen Theil Kartoffelmehl und füllt hiermit die Wunde. Dieses Verfahren führt die Heilung gleichfalls sehr bald herbei und hat nur den Nachtheil, daß die Stelle haarlos bleibt, während bei der Wasserkur immer ein Nachwachsen der Haare zu erwarten steht.

Augenkrankheiten (catarrhalische Augenentzündung) treten oft nach Erkältung, aber auch häufig als Begleiter der bösartigen Druse auf. Das

Auge thränt stark, die Thiere sind gegen Lichtreiz sehr empfindlich, und hebt man das Augenlid auf, so sieht man die Bindehaut angeschwollen, hochgeröthet und mit feinen, kleinen Adern durchzogen. — Auch Entzündung der durchsichtigen Hornhaut ist nicht selten Folge von Erkältung, wird aber häufig durch äußere Einwirkungen, z. B. Stöße, Peitschenhiebe, Eindringen von Staub und Fliegen hervorgerufen. Die durchsichtige Hornhaut ist dann trübe und verdunkelt, die Augenlider sind geschlossen, und es tritt eine reichliche Thränenabsonderung ein. Bei Entzündungen sind lauwarme Bähungen von aromatischen und narkotischen Kräuteraufgüssen, von Flieder- und Kamillenblumen, Bilsenkraut, Malven u. dgl. wohlthätig. In allen Fällen von Augenkrankheit ist der Arzt zu Rathe zu ziehen.

Lahmheiten der Pferde.

Rehe oder Verschlag ist eine eigenthümliche, schmerzhafte Reizung und Spannung der Muskeln, Sehnen und Gelenkbänder. Dieselbe entsteht durch starke Strapazen, zu heftiges, schnelles Fahren und dadurch verursachte große Erhitzung, dann durch zu eiliges Tränken oder Kaltstehenlassen der Pferde; aber auch Füttern mit Roggen, Erbsen und dgl. kann dieses Leiden hervorrufen. Das Pferd verliert den Appetit, sperrt die Nasenlöcher vor Schmerz weit auf, die Füße sind steif, und hauptsächlich die Hinterhand trägt durch Unterschieben den ganzen Körper. Die Hufe sind an der Krone sehr entzündet und schmerzen, das Pferd legt sich nicht, und wenn es sich legt, ist es nicht zum Aufstehen zu bewegen. Ist kein Thierarzt zur Stelle, so müssen die Eisen sofort abgerissen, und das Pferd in Kuhmist, Lehm und Essig gestellt werden. Auch Wasser ist als Heilmittel zu verwenden. Auf alle Fälle wird der Roßarzt zur Ader lassen. Das Pferd ist gut zu bedecken und die Vorderfüße sind mit Fluid kräftig zu reiben und zu bandagiren. Nur leichtes Futter darf verabreicht werden.

Die Bug- oder Brustlahmheit entsteht theils durch äußere Ursachen, Schläge, Stöße, Gegenlaufen an Wände oder Krippen, zu starkes Pariren, Fehltritte, theils ist es rheumatischer Art. In vielen Fällen ist der Sitz des Leidens sehr schwer herauszufinden, jedoch der erfahrene Kutscher weiß sogleich, welcher Fuß der leidende ist und von welcher Ursache die Krankheit herrühren kann. In der Regel stellt das leidende Pferd den Fuß nach vorn, bewegt im Trabe denselben nach außen, setzt aber den Huf fest auf; der Kopf wird während der Wendung stark gesenkt, was bei andern Lahmheiten nicht der Fall ist, die freie Bewegung der Schulter ist gebunden, die Pferde stoßen beim Steigen über Gegenstände an. Läßt man das Pferd rückwärts treten, so wird der gesunde Fuß leicht gehoben, während der kranke nachschleppt. Bei rheumatischer Schulterlahmheit ist dies anders: das Thier läßt den Fuß mit etwas gebogenem Knie gerade hängen und steht immer mit der Zehe fest auf dem Boden; auch ist rheumatische Schulterlahmheit nicht so entzündet und schmerzhaft, wie Schulterverstauchung. Schwache und edle Pferde zeigen wehklagende Geberden und sehen oft nach der leidenden Stelle hin. Das Drücken mit

dem Finger auf die Schulter führt häufig irre, da die meisten Pferde an dieser Stelle eine gewisse Empfindlichkeit zeigen.

Zur Heilung der Schulterlahmheit empfehlen die meisten Roßärzte Haarseile oder scharfe Einreibungen. Ich habe jedoch nie ein buglahmes Pferd einreiben lassen, sondern Bähungen mit lauwarmem Heusamen vorgezogen: der Heusamen ist in einen kleinen Sack zu stecken, und dieser so zu befestigen, daß er unmittelbar auf die Schulter zu liegen kommt. Auf den Sack wird die wollene Decke gelegt. Von Zeit zu Zeit wird der Sack mit warmem Wasser befeuchtet, bis die Hitze verdampft ist. Zur Nacht genügt eine gründliche Einreibung mit Fluid. Wo kein Heusamen zur Stelle, thut Wasser dieselben Dienste. Gestütsdirektor Schwarzmeier heilt Schulterlahmheit durch täglich dreimaliges Einreiben mit Chloroform und Ol. hyoscyami. Das verdunstende Chloroform erzeugt Kälte mit rasch folgender Temperatursteigerung an den eingeriebenen Stellen, und dies scheint den Pferden einen brennenden Schmerz zu verursachen. Bei sehr starker Schulterlahmheit macht Direktor Schwarzmeier eine Einreibung von Ungu. cantharid. Dieses Mittel ist sehr empfehlenswerth.

Sehnenklapp heißt eine entzündete, schmerzhafte Anschwellung der Beugesehnen, an der die Pferde gewöhnlich sehr stark lahmen. Früher glaubte man, daß dieses Leiden ausschließlich durch Gegenschlagen der Hinterfüße gegen die vorderen Sehnen veranlaßt werde (daher der Name). Die Ursache ist jedoch vielmehr in heftigen Anstrengungen, schwerem Ziehen, Stößen u. dgl. zu suchen. Die Lahmheit tritt am stärksten im Trabe hervor: das Knie des kranken Fußes wird viel weniger gebeugt als das des gesunden. Beim Stehen tritt das Pferd mit dem Fesselgelenk nicht gehörig durch. Die schmerzhafte Stelle ist unschwer durch Streichen mit dem Finger herauszufinden, da das Pferd sich vor Schmerz bäumt, wenn es dort berührt wird.

Gegen den Sehnenklapp ist sehr wenig zu machen; scharfe Einreibungen und Brennen erzielen selten eine gesunde Gangart. Auch mit Quecksilbersalbe habe ich keinen Erfolg gehabt. Nur Bähungen mit Heusamen, tüchtiges Massiren und Einwickeln der Sehnen in leinene Binden, welche in Wasser von 20—30 Grad Reaumur getaucht, trocken gerungen und dann mit einer wollenen Bandage bedeckt werden, können zuweilen helfen. Wem diese Behandlung zu umständlich ist, der mache mit einer Mischung von 1 Th. gereinigter Pottasche, 6 Theilen Terpentin und 8 Theilen grüner Seife einmal täglich eine Einreibung. Nach Verlauf von 24 Stunden muß diese scharfe Salbe durch lauwarmes Wasser gründlich entfernt und von neuem eingerieben werden. — Dieselbe Behandlung gilt für Gallen.

Überköthen oder Verstauchen des Fessels rührt meist von einem Fehltritt her, nach welchem die Pferde lahm gehen und mit den Köthen und Fesselgelenken nicht mehr recht durchtreten. Hierbei ist sogleich zu untersuchen, ob nicht Hitze vorhanden und ob das Fesselgelenk nicht angeschwollen ist. Das Übel findet sich bei den Hinterfüßen häufiger als bei den Vorderfüßen. Hier sind ebenfalls Heusamenbäder anzuwenden („Hitze muß Hitze vertreiben“); während der Nacht wird der kranke Fessel mit Wasser behandelt, wie beim

Sehnenklapp. Wird der Fuß dabei gründlich massirt, so ist das Übel nach einigen Tagen gehoben.

Hüftlahmheit ist sehr gefährlich und äußerst schwierig zu erkennen. Das Pferd tritt mit der Sohle fest auf, hält beim Gehen den Oberschenkel dicht am Becken, schreitet kurz vorwärts und schleppt den Unterschenkel etwas nach. Im Trabe bewegt das Pferd den Fuß auswärts. Die Hüftlahmheit kann durch Tritte, durch Ausgleiten auf Holz- und Asphaltstraßen, beim Aufstehen im Stall auf glattem Boden entstehen. Beim Fallen auf glatten Straßen (ein in großen Städten täglich vorkommendes Ereigniß) ist die Sache oft sehr bedenklich, besonders wenn eine Ausweichung des Gelenkkopfes aus der Pfanne stattgefunden hat: die Pferde bleiben dann liegen und müssen mittelst Transportwagen weggeschafft werden.

Die Heilung ist schwierig. Ein Einrenken ist wegen des Widerstandes der starken Muskeln nur selten zu Stande zu bringen. Bähungen mit Heusamen, Nachts Umschläge, wie oben beschrieben, sind rathsam.

Das Ausrenken der Kniescheibe ist ebenfalls gefährlich. Ist die Verrenkung durch einen Stoß herbeigeführt, so findet man an der betreffenden Stelle Geschwulst und vermehrte Wärme. Die Kniescheibe läßt sich auf folgende Weise einrenken: man legt einen Strick um den Fessel und läßt den Fuß stark nach vorn ziehen, wobei man mit den Händen die Einrenkung unterstützt. Nach der Einrenkung sind Bähungen von Heusamen anzuwenden, damit kein Rückfall eintritt.

Der Spath (s. die vorigen Kapitel) verräth sich durch den Knochenauswuchs. Im Schritt bemerkt man diese Lahmheit selten, desto mehr jedoch im Trabe. Von diesem Übel ist sofort im Entstehen dem Roßarzt Anzeige zu machen. Durch Brennen ist das Übel zu beseitigen; Einreibungen nützen selten.

Überbeine, welche durch starke Stöße und Gegenschlagen der Hufe hervorgerufen werden, sind durch Behandlung mit Wasser und durch Massage sehr bald zu entfernen.

Piephacke ist wie Spath zu beurtheilen, doch lahmen die Pferde dabei weniger. Sie läßt sich durch die oben angegebene scharfe Einreibung leicht entfernen. Dasselbe gilt für Hasenhacke.

Neuntes Kapitel.

Hufpflege, Beschlag und Hufkrankheiten.

Ein guter Huf ist die Grundlage des Wohlseins für das Pferd; deßhalb ist es Pflicht des Fahrers, auch für einen zweckmäßigen Beschlag zu sorgen. Jeder Fahrer muß die Gangart seiner Pferde und die etwaigen Fehler ihrer Hufe genau kennen, sodaß er im Stande ist, den Hufschmied auf alle Mängel aufmerksam zu machen.

Der Huf besteht aus der Hornkapsel, der Hornsohle, dem Hornstrahl, dem Leben (den inneren Fleischtheilen) und dem Fußknochen.

Die Hornwand umgiebt die vorderen und Seitentheile des Hufes und besteht aus vielen feinen Hornfasern, enthält aber keine Blutgefäße und Nerven.

Die Hornsohle schließt den Huf von unten, hat eine aufwärts gewölbte Fläche und eine Verbindung zwischen Fleisch und Hornsohle.

Der Hornstrahl liegt keilförmig zwischen den Eckstreben, hat eine keilförmige Gestalt und besteht aus einer zähen Hornmasse.

Die in den Hornschuh eingeschlossenen Theile (inneren Fleischtheile) sind: die Fleischwand, die Fleischsohle und der Fleischstrahl, welche sich mit den gleichnamigen Partieen des Hornschuhs verbinden.

Der Beschlag.

Den meisten Schmieden kommt es darauf an, in möglichst kurzer Zeit fertig zu werden. In hastigster Weise reißen sie die Eisen ab, ohne die Nägel vorher auszuziehen, beim Ausschneiden fliegen die Spähne, beim Aufschlagen wird nur der Nagel angesetzt, ein Hieb und er sitzt, gleichviel, ob richtig oder nicht.

Ein tüchtiger Beschlagschmied dagegen wird das Pferd erst im Stehen, dann im Gehen betrachten, dann vorsichtig die Nieten umschlagen, das Eisen lüften und die Nägel einzeln entfernen; nach dem Gang des Pferdes wird er beurtheilen, wieviel ausgeschnitten werden muß; das Beraspeln der äußern Hornwand wird er gänzlich unterlassen.

Der Zweck des Hufbeschlages ist, die Pferde fähig zu machen, auf hartem, unebenem, steinigem Boden ohne Anstrengung und Nachtheil für die Hufe zu gehen, die übermäßige Abnutzung des Horns zu verhüten und die Heilung kranker Hufe zu unterstützen. Freilich ist das Pferd von der Natur nicht für den Beschlag geschaffen, aber auch nicht zum Gang auf modernen Kunststraßen; für den derzeitigen practischen Gebrauch des Wagenpferdes sind die Hufeisen nicht zu entbehren.

Bei der Zubereitung des Hufes dürfen die Trachten nicht zu sehr beschnitten werden, während die Zehe lang bleibt, weil sonst das Pferd zu stark in den Fesselgelenken durchtritt und die Beugesehnen unverhältnißmäßig angestrengt werden. Sind umgekehrt die Trachten zu hoch und die Zehe verkürzt, so tritt das Pferd zu wenig durch und nimmt eine steile Stellung an. — Auch ist es ein Fehler, zu viel Horn von der Hufsohle auszuschneiden; ebenso ist von dem Strahl und den Eckstreben möglichst wenig wegzunehmen, nur das todte, bröckliche Horn ist mittelst Rinnmesser zu entfernen. Viele Schmiede haben leider die üble Gewohnheit, des schönen Aussehens wegen die Sohle recht glatt und fein zu schneiden. — Die Eckstreben dürfen bei Vollhufen nicht durchschnitten werden, weil sie verhüten, daß der Huf sich erweitert; beim Zwanghuf dagegen müssen sie durchschnitten werden, um den Huf zu erweitern. — Besonders möchte ich jedem Fahrer empfehlen, vom Hufstrahl nichts wegnehmen zu lassen, solange derselbe gesund ist; denn der Strahl muß die Last des Körpers tragen helfen und das Auftreten elastisch machen.

Das Aufpassen der Eisen richtet sich ebenfalls nach der Beschaffenheit des Hufes. Je nach diesem müssen offene, geschlossene, halbe oder Dreivierteleisen angebracht werden.

Über das Aufbrennen der Eisen sind die Ansichten getheilt. Meines Erachtens werden, vorzüglich beim Wagenpferde, kalt aufgeschlagene Eisen sehr leicht lose und haben auch nie die passende Lage der aufgebrannten Eisen. Ich entscheide mich daher für das Aufbrennen. Damit jedoch der Huf durch die Hitze nicht zu sehr austrocknet, lasse der Fahrer das Eisen nie im rothglühenden Zustand auflegen; dasselbe muß vielmehr so geschmiedet sein, daß es nur mäßig warm (schwach angesengt) ist, — die unebenen Stellen müssen dann mit der Raspel entfernt werden.

Das Eisen muß von der Zehe bis zur Ferse gleichmäßig aufliegen. Die Länge ist nach der Gangart des Pferdes zu berechnen; bei regelmäßiger Gangart soll das Schenkelende ungefähr ½ Centimeter hervorragen.

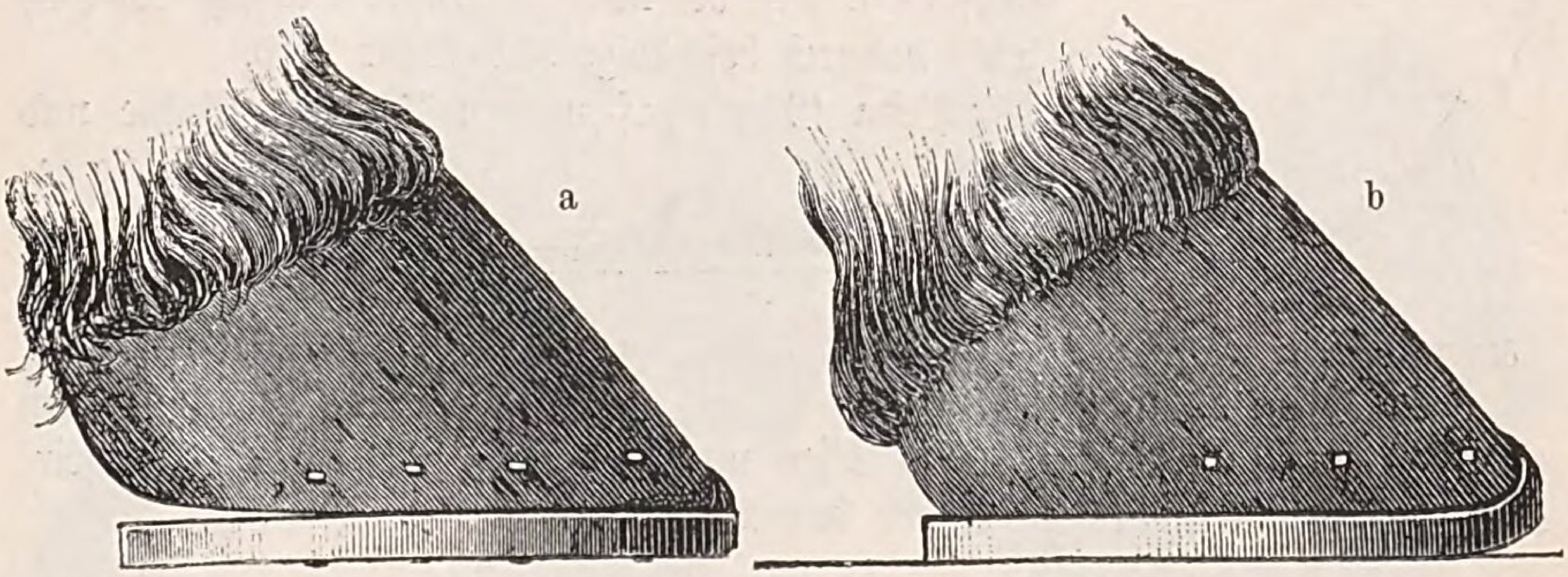


Fig. 156. Fehlerhaft und correct beschlagener Huf.

Nach der Größe des Hufes sind die Nägel auszuwählen. Alle Nägel müssen sofort umgebogen werden, damit keine Verletzung möglich ist. Nachdem alle Nägel eingeschlagen sind, werden die Nieten abgekniffen, und mit einem Nieteisen ein Stück Horn herausgehoben, um den Niet darin zu versenken. Viele Schmiede haben die Gewohnheit, an den Nieten eine lange Linie zu raspeln und dieselben hineinzusenken; dieses Verfahren hat aber die üble Folge, daß die Wand abbröckelt. Auch leide der Fahrer nicht, daß der Schmied die Glasurschicht des Hufes bis zu den Nieten berasple. — Sind alle Eisen aufgeschlagen, so muß das Pferd an der Hand geleitet werden, damit man sieht, wie es geht.

Bei guten Hufen können die Eisen vier bis sechs Wochen liegen; wird jedoch die Zehe zu lang oder die Tracht zu hoch, so muß das Pferd ungesäumt neu beschlagen werden.

Figur 156 zeigt zwei beschlagene Hufe, von denen der eine a fehlerhaft, der andre b correct beschlagen ist.

Der Beschlag fehlerhafter und kranker Hufe kann nicht jedem Schmiede anvertraut werden. Die meisten kranken Hufe sind durch schlechten Beschlag, mangelhafte Pflege oder Krankheit verdorben. Viele Hufe sind von Geburt

an fehlerhaft; so ist der Beschlag des Zwanghufes entschieden ein Kunststück des Schmiedes zu nennen. Bei demselben ist namentlich darauf zu achten, daß der Strahl, welcher durch die Wände ganz eingequetscht ist, wieder in Funktion tritt. Am besten bewährt sich hierbei das Halbmondeisen (s. Fig. 157); das Pferd ist gezwungen, auch mit den Trachten aufzutreten, wodurch der Huf auseinandergebogen wird. Stollen dürfen beim Hufzwang nicht vorkommen. — Auch das berühmte Deflay-Eisen (s. Fig. 158), welches aus weichem Metall geschmiedet ist und keine Stollen, aber an beiden Enden am inneren Rande einen Aufzug hat, welcher zwischen Eckstreben und Strahl eingreift, bewährt sich gut. — Hierher gehört auch die Erweiterungsschraube, durch welche der Huf allmählich ausgedehnt wird. Ich kann dieselbe jedoch nicht empfehlen, weil bei noch so großer Vorsicht der Huf leicht dadurch beschädigt und krank wird.

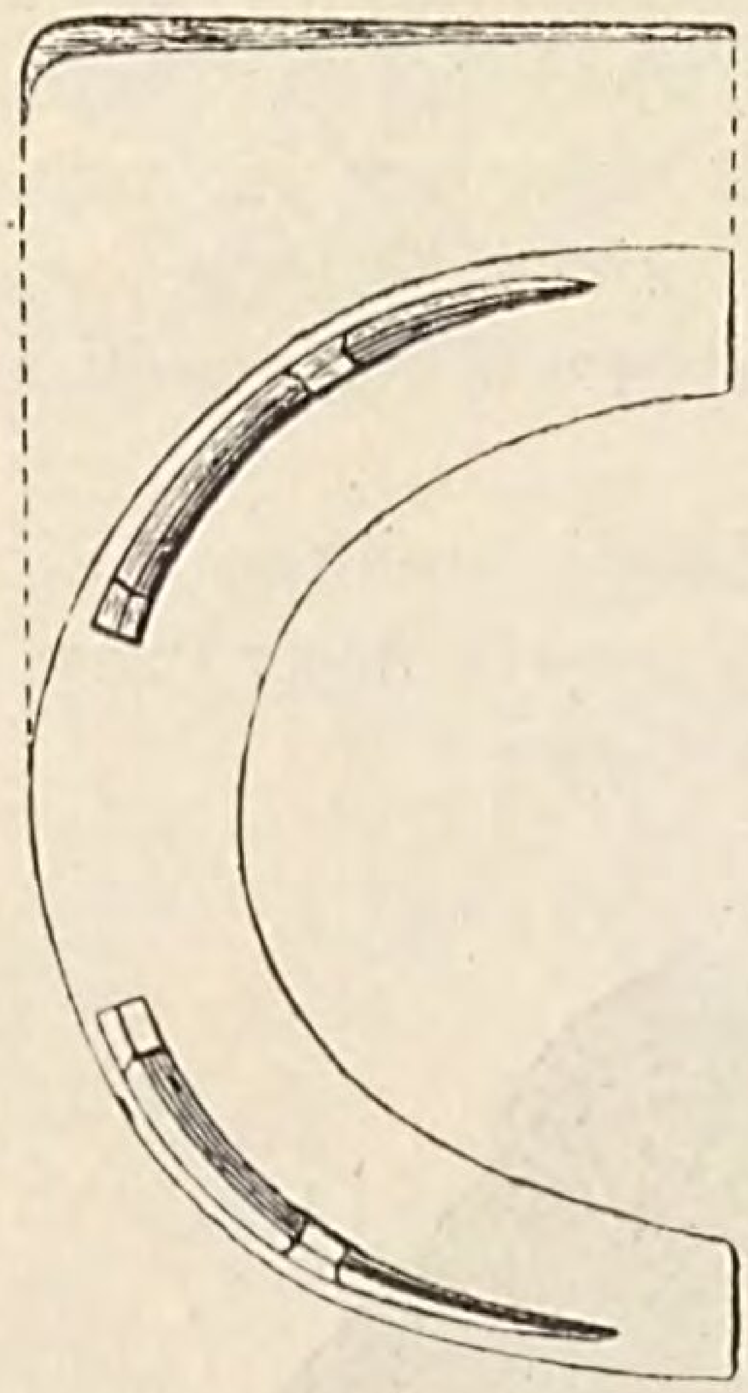


Fig. 157. Halbmondeisen.

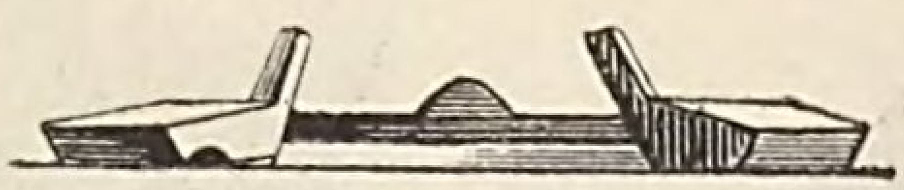


Fig. 158. Deflay-Eisen.

Beim Glatthuf müssen Wände, Sohle und Trachten sorgfältig geschont werden; dagegen muß der Strahl etwas stärker verschnitten werden, jedoch so, daß er seine Elasticität behält. Das Eisen muß inwendig ganz ausgehöhlt sein, damit die Sohle nichts zu tragen braucht.

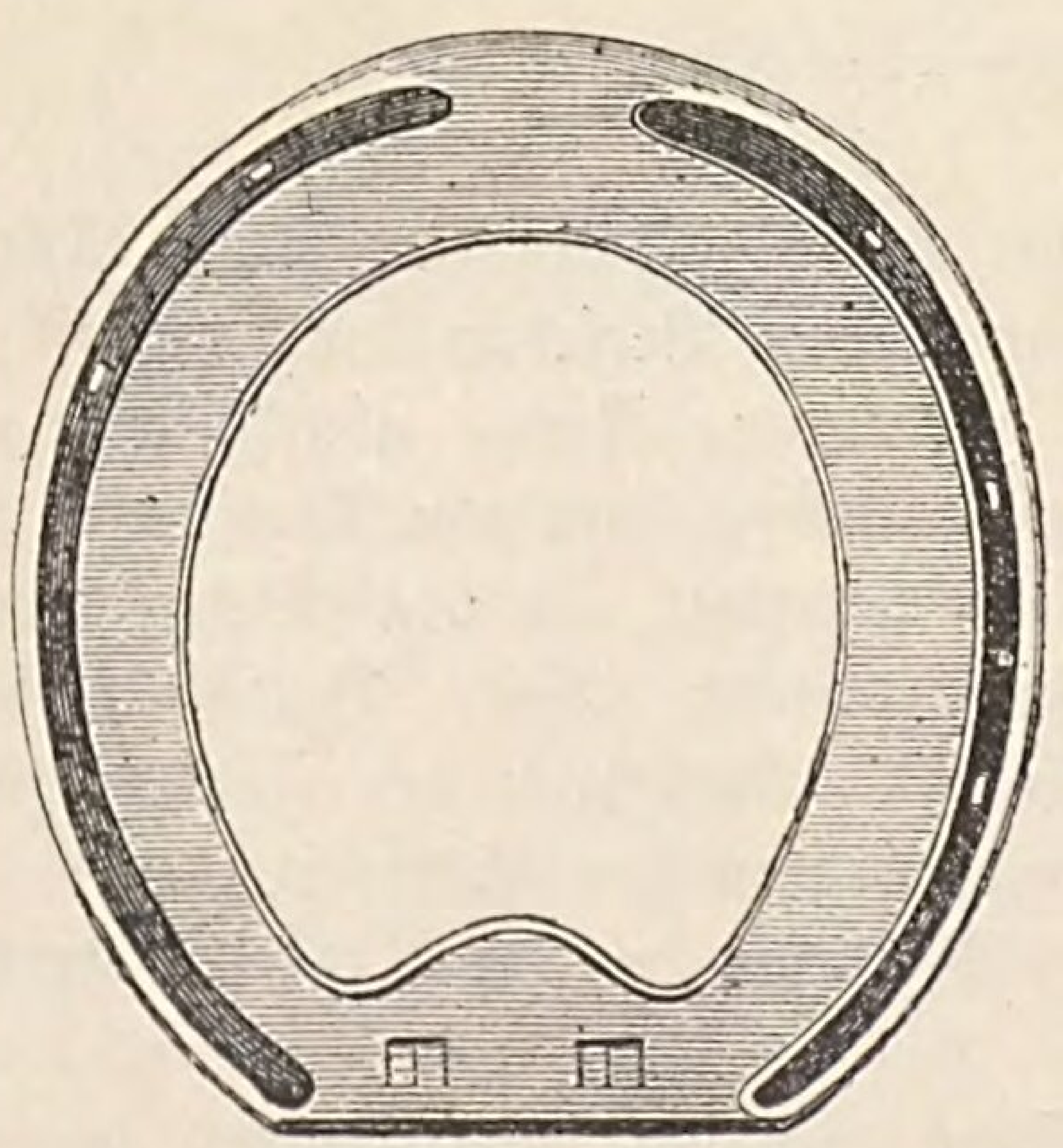


Fig. 159. Schlußeisen.

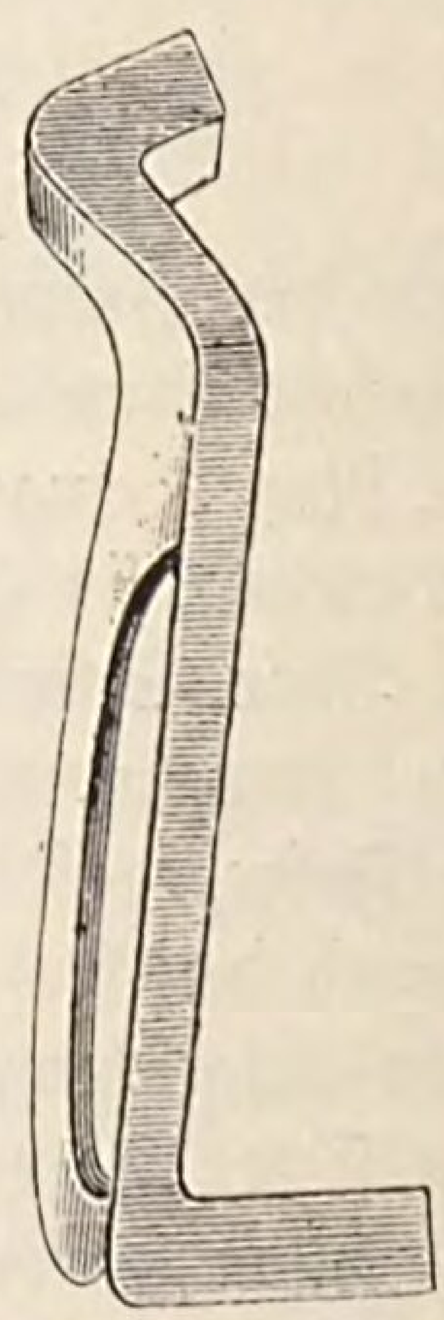


Fig. 160. Bockhufeisen.

Bei dem Flachhuf wird auch häufig das Kunst- oder geschlossene Eisen angewendet. (S. Fig. 159.)

Der Vollhuf ist noch schlimmer als der Flachhuf. Beim Niederschneiden der Hufwand muß die Zehe verkürzt, die Seitenwände jedoch nur leicht beschnitten werden. Die Trachten werden etwas stärker bearbeitet, so daß der

Strahl (als einzige Stütze) die Erde berührt. Auch hier wird mit Vorliebe das geschlossene Eisen (welches breit und muldenförmig ausgearbeitet ist und etwas nach hinten übersteht) angewendet.

Beim Bockhuf läßt sich wenig thuen; um indessen die großen Schmerzen beim Gehen zu vermindern, ist es rathsam, einen gut anschließenden Schnürstiefel (s. Fig. 87) anzuwenden und dem Eisen eine leichte Schiene an der Vorderfläche zu geben, welche dem Pferde das Gehen erleichtert. (S. Fig. 160.)

Bei vorhandener Hornspalte (s. Fig. 161) muß die betreffende Stelle des Eisens hohl gelegt werden, damit auf den kranken Theil kein Druck ausgeübt wird; die Wände müssen gleichmäßig hoch sein, sodaß die Erschütterung nicht auf der einen Seite allein liegt. Zugleich muß eine feine Vernietung der Spalte stattfinden, um ein Weiterreißen zu vermeiden. Dieselbe verhütet auch das gegenseitige Verschieben der Spaltenränder.

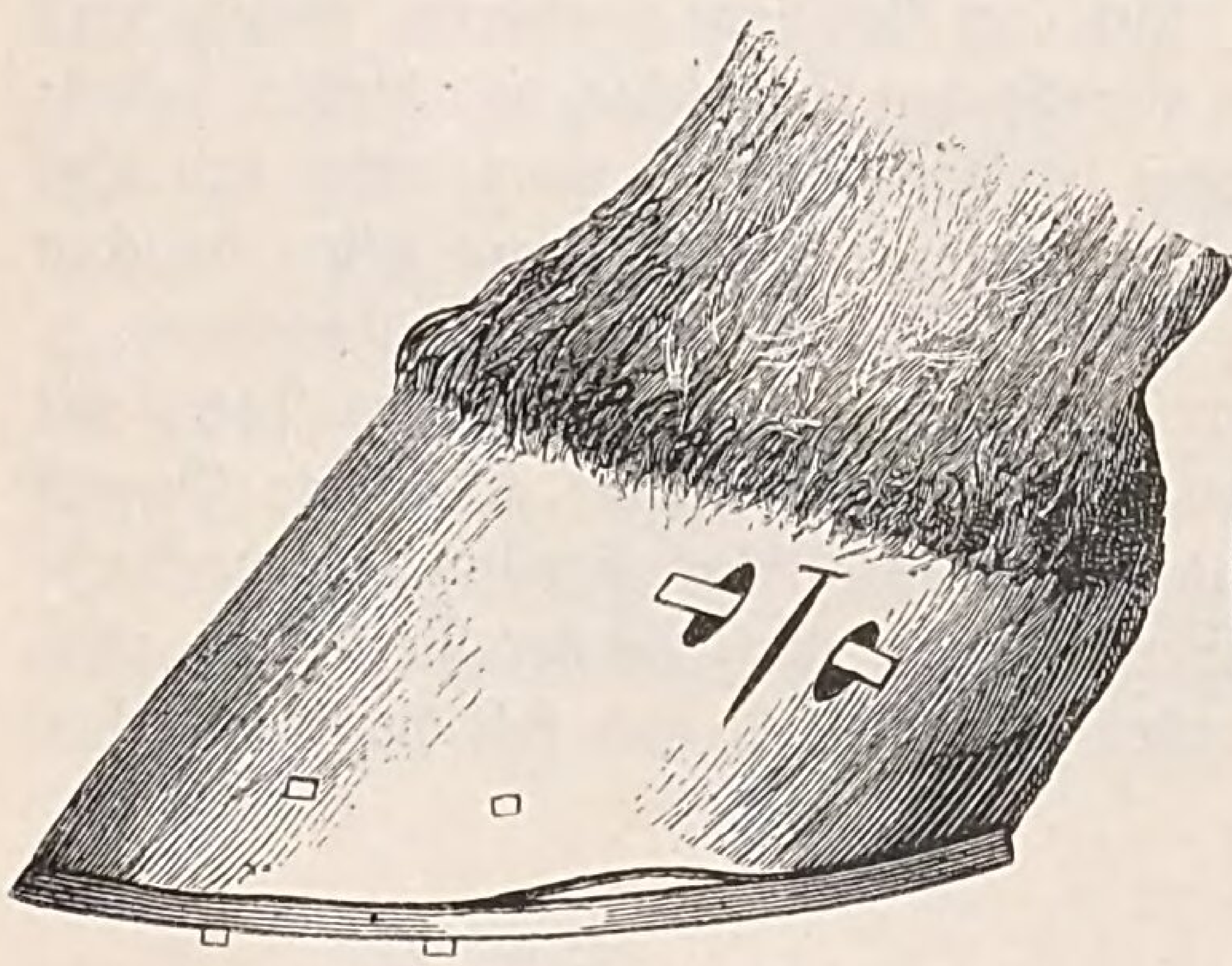


Fig. 161. Hornspaltenbeschlag.

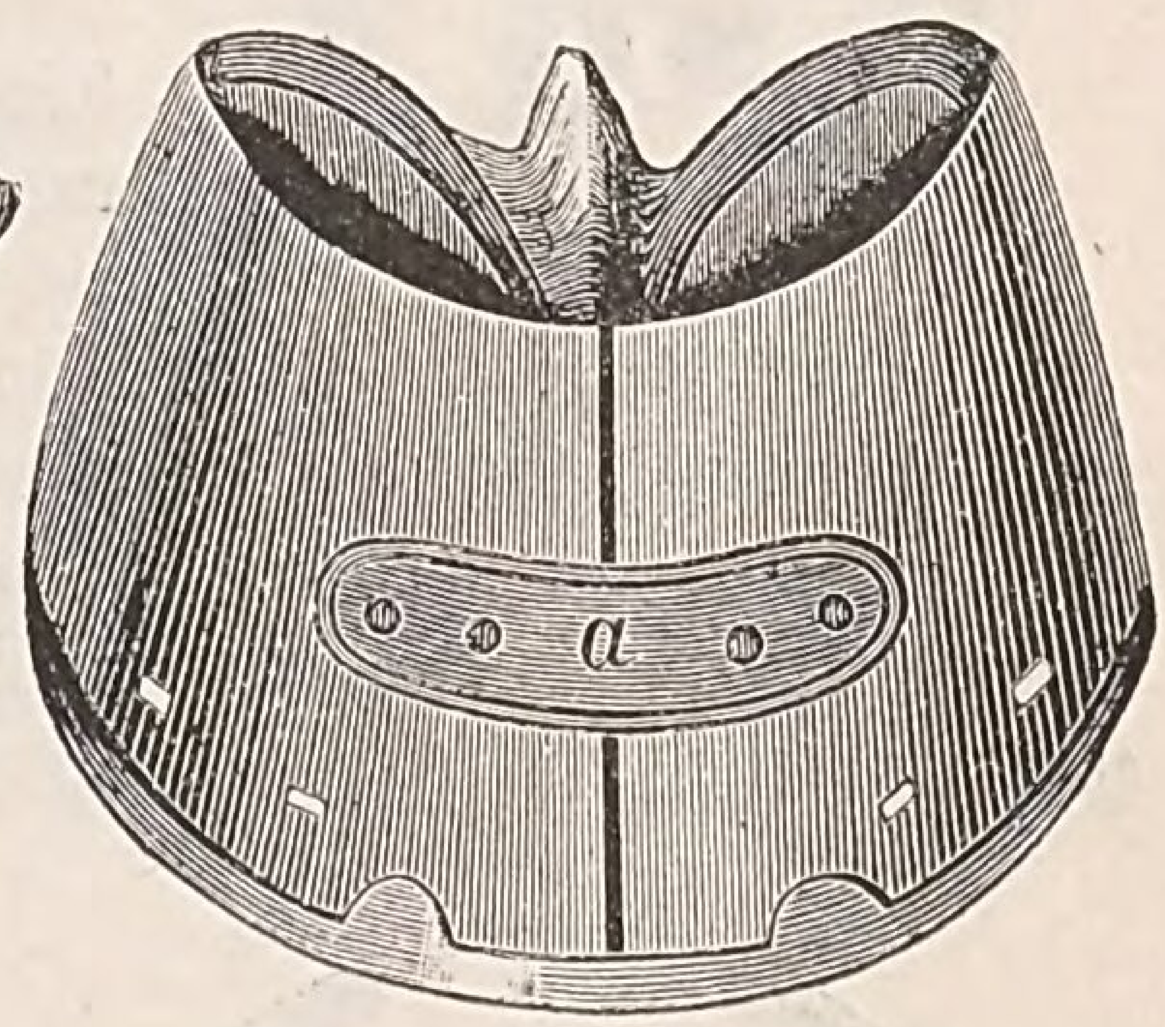


Fig. 162. Ochsenklauenbeschlag.

Die Ochsenklaue (s. Fig. 162) ist noch gefährlicher als die Hornspalte. Das Pferd geht in der Regel lahm und tritt nur mit dem Ballen auf. Wie aus der Figur ersichtlich ist, läßt sich die Zehenspalte durch ein Stück Eisenblech vernieten. Man benutzt dazu kleine der Stärke der Zehenwand entsprechende Holzschrauben. Zum Kitten der Hornspalte und Ochsenklaue benutze ich eine Mischung aus je einem Theil gelbem Wachs und Honig. Diese Masse, auf gelindem Feuer geschmolzen, erweicht das Horn und befördert das Wachsthum desselben.

Bei starker Steingalle, welche durch Vernachlässigung und zu starkes Ausschneiden in Eiterung übergeht, muß das Dreivierteleisen angewendet werden. (S. Fig. 163.)

Sohlenbrüche oder Hufgeschwüre erfordern eine sorgfältige Behandlung, da sich in der wunden Stelle leicht Sand, Jauche u. dgl. festsetzt. Viele Schmiede schneiden den schwarzen Schmutzfleck aus, legen auf die Wunde mit Arnica getränktes Werg und darauf eine Ledersohle. In neuerer Zeit bedient man sich mit gutem Erfolg einer Eisenblechplatte, welche, wie aus der Figur

164 ersichtlich ist, mit dem Stollen festgeschraubt und an der Zehe durch eine Zunge festgehalten wird.

Bei Pferden, welche sich „streichen" und dabei oft so verletzen, daß sie Secunden lang auf drei Beinen gehen oder vor Schmerz hinstürzen, müssen Streicheisen angewendet werden. Die meisten Wagenpferde streichen sich nur mit den Hinterfüßen, jedoch giebt es gut geschulte Pferde, welche sich auch am Fesselgelenk und Schienbein der Vorderfüße verletzen.

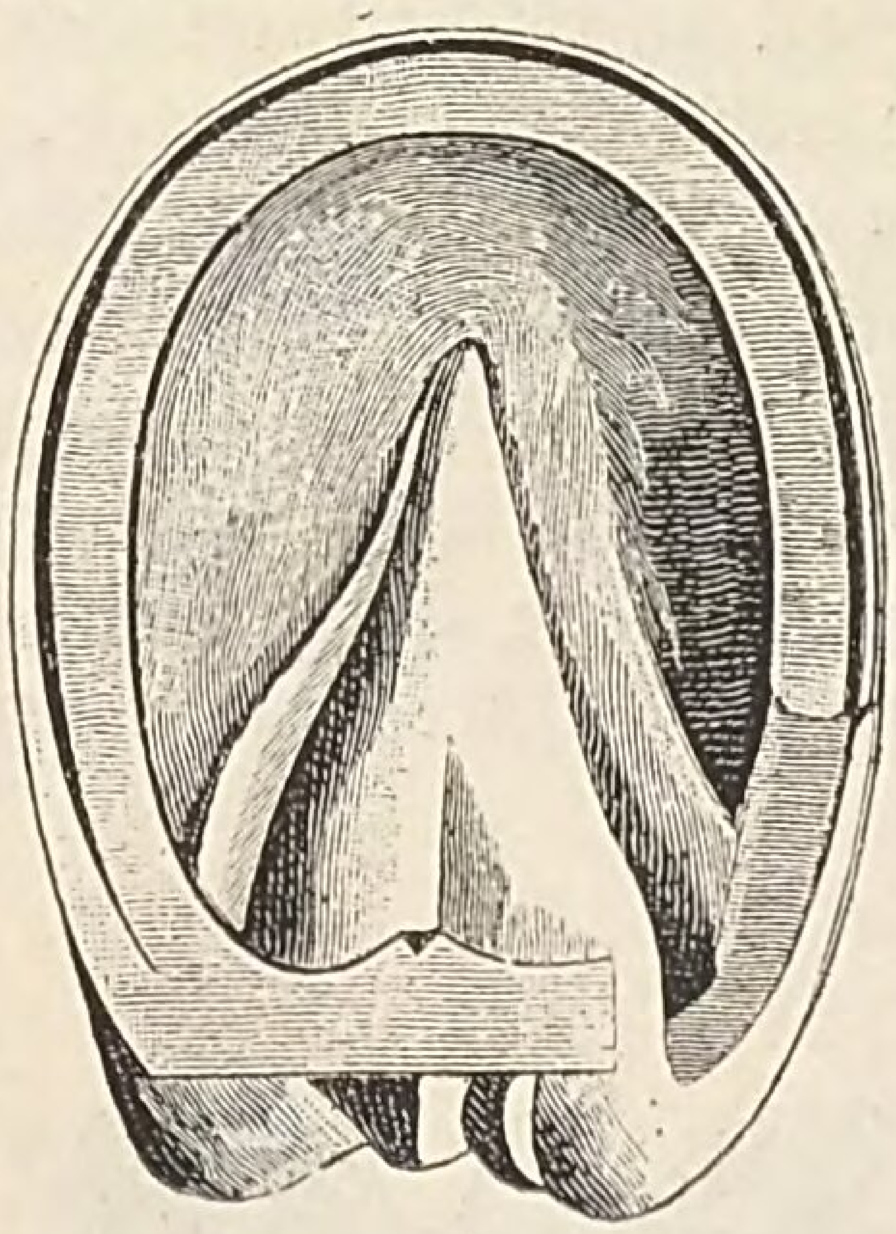


Fig. 163. Dreivierteleisen.

Die Ursache des Streichens, mag die der Verletzung ausgesetzte Stelle sitzen, wo sie will, ist in der Regel eine ungleichmäßige Höhe der Seitenwände des streichenden oder gestrichenen Fußes.

Bei dem Beschlag streichender Pferde wird von unwissenden Schmieden das hintere Schenkelende des Streicheisens ganz unter den Huf gerückt, was zwecklos ist, denn selten streichen sich Pferde mit der hinteren Trachtenwand.

In der Regel streicht sich ein bodenweit-französisch gestelltes Pferd mit der inneren Zehenwand; bei bodenenger Stellung ist die gefährdete Gegend die Mitte der Seitenwand, bei bodeneng-französischer Stellung die vorderste Spitze der inneren Zehenwand. Der Schmied wird die der Verletzung ausgesetzte Stelle beim Gang des Pferdes herausfinden und sich dieselbe merken.

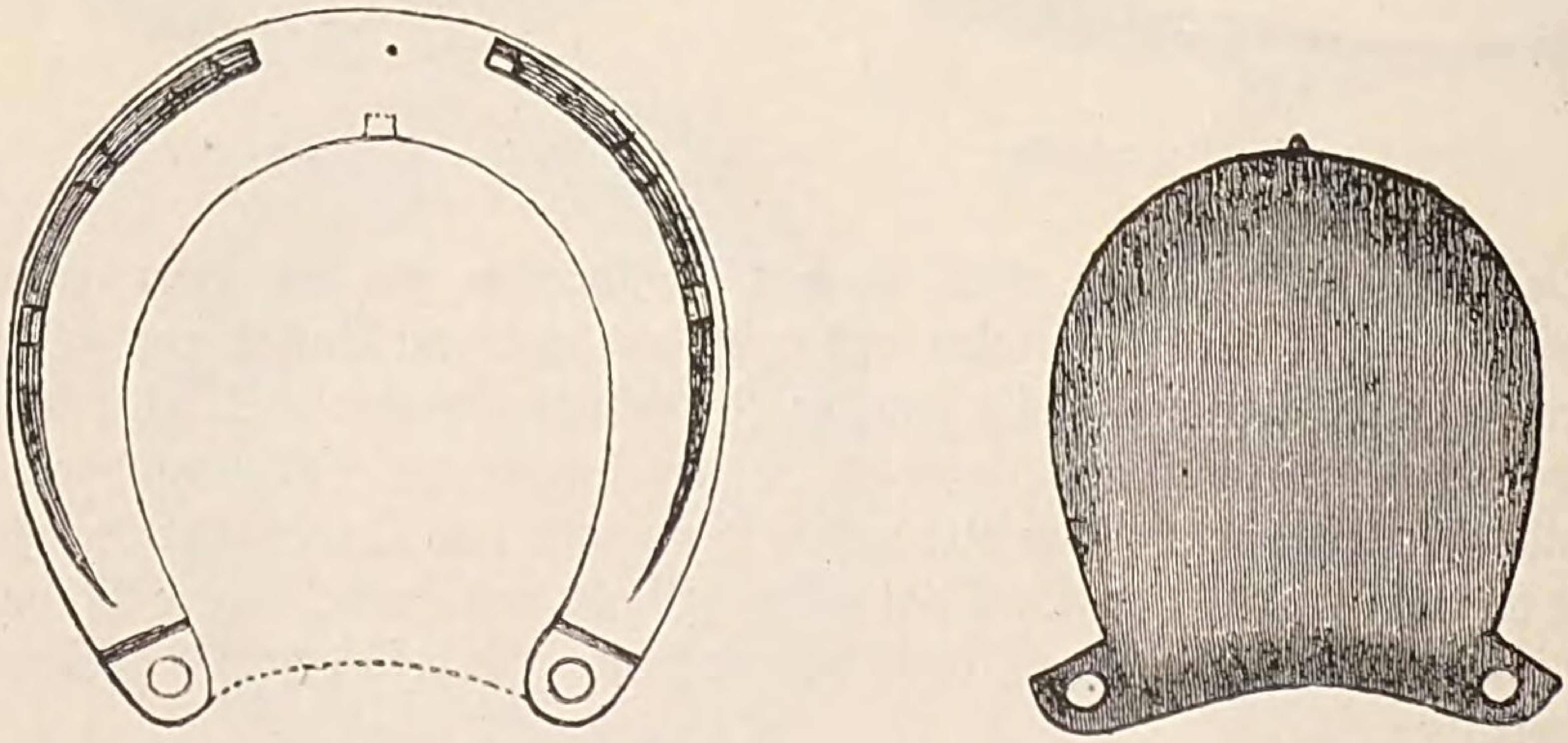


Fig. 164. Kunsteisen.

Beim Beschneiden muß die zu hohe Wand heruntergeschnitten oder, wenn nicht so viel Horn vorhanden ist, auf der entgegengesetzten Seite Leder untergelegt werden, bis eine gleichmäßige Höhe erreicht ist. Das Vordereisen wird, wie aus Figur 165(a) ersichtlich, an dieser Stelle stark eingehalten werden, und die Nägel bleiben ganz weg. Das Hufhorn muß etwas überstehen, dann rund gefeilt und gänzlich glatt polirt werden, damit ein Verletzen nicht statt-

finden kann. An der äußeren Seite wird bei b ein Aufzug angebracht, um das Verschieben des Eisens zu verhindern.

Beim Streichen mit den Hintereisen kommt es ganz auf die Stellung der Füße an. Bei säbel- oder Xbeinigen Pferden hat der Schmied noch darauf zu achten, ob nicht die drehende Bewegung der Gliedmaßen, welche bei ersteren nach außen, bei letzteren nach innen gestellt sind, die Ursache zum Streichen giebt. Bei säbelbeiniger Stellung muß der äußere Stollen niedriger sein als der innere, auch die äußere Wand gut heruntergearbeitet werden.

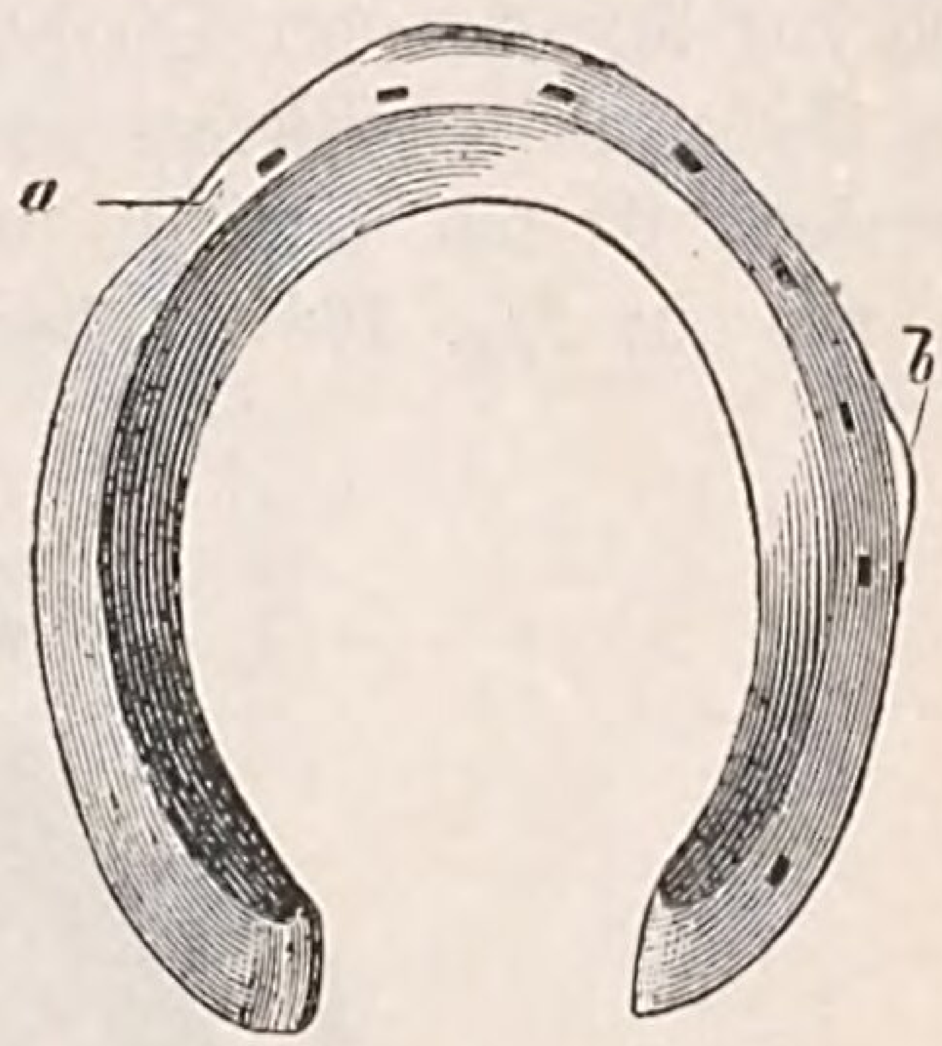


Fig. 165. Streicheisen für Vorderfüße.

Viele Fahrer haben die schädliche Gewohnheit, den stärker abgelaufenen Stollen durch einen recht hohen zu ersetzen, wodurch sofort Streichen entsteht.

Figur 166 zeigt ein practisches Streicheisen, an welchem der innere Schenkel (b) stark eingezogen und nur mit einem Zehennagel versehen ist; das hintere Ende des inneren Schenkels wird stark aufgetrieben und bleibt ohne Stollen, der äußere Schenkel (a) erhält einen niedrigen Stollen und Aufzug, damit das Eisen sich nicht verschieben kann.

Bei Pferden, welche sich leicht die Vordereisen abtreten oder sich an den Ballen verletzen, auch beim Gehen einen unangenehmen klappernden Ton hören lassen, wird das Greifeisen (s. Fig. 167) angewendet. Die Vordereisen werden stark

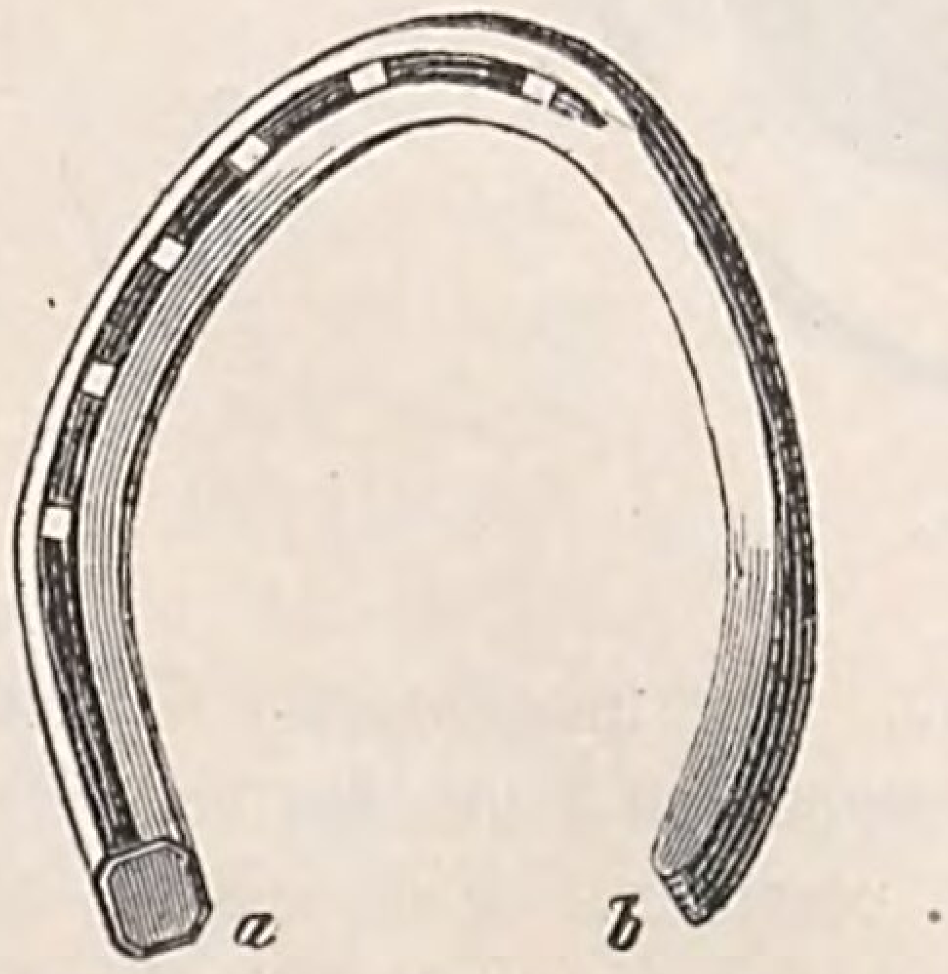
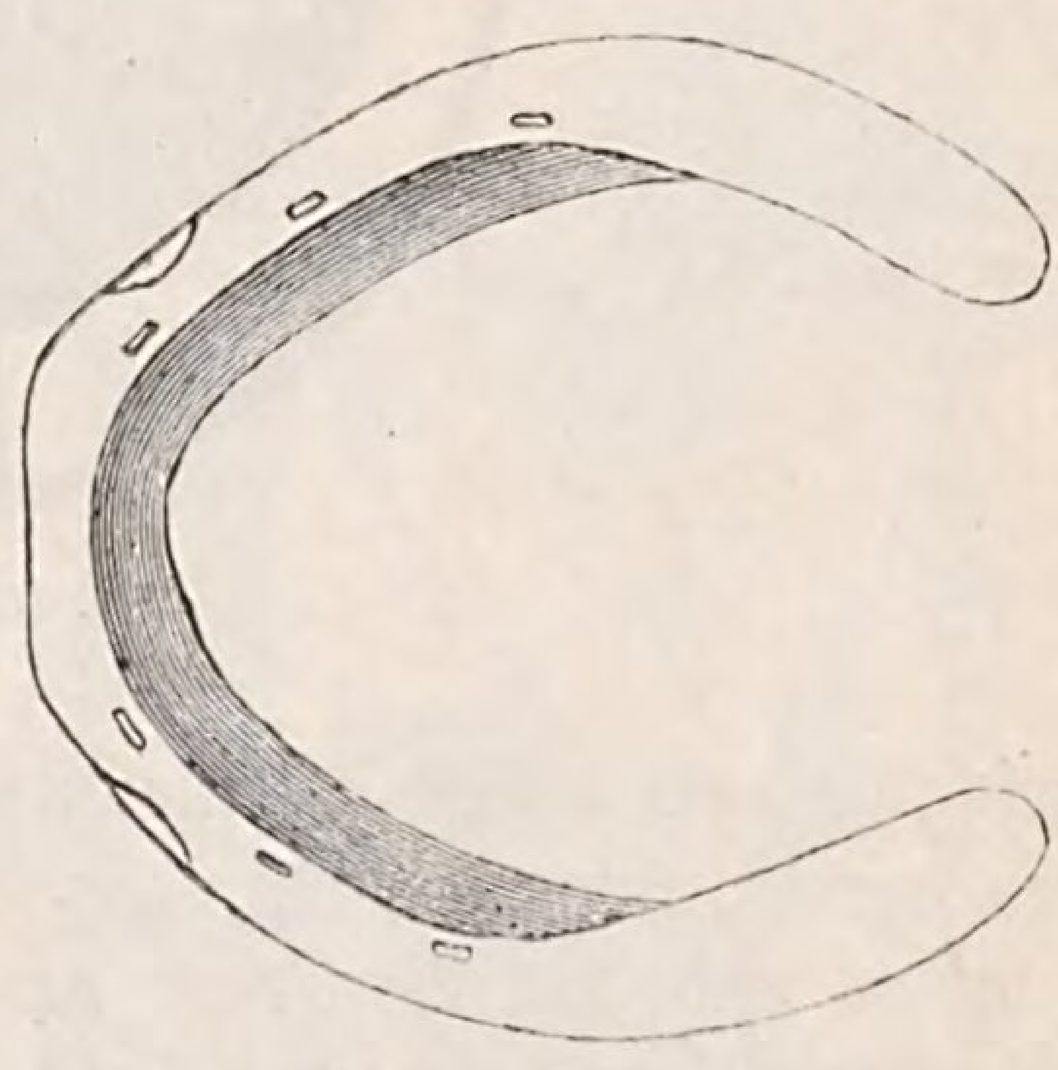


Fig. 166. Streicheisen für Hinterfüße.


Fig. 167. Greifeisen.

abgeschrägt und recht kurz gehalten; die Stollen müssen niedrig sein. Die Hintereisen erhalten statt der Vorderkappe zwei Seitenaufzüge, sodaß das Eisen vorn ganz abgestumpft werden kann. Die Zehenwand muß über das Eisen hervorragen und gehörig abgerundet sein.

Der Winterbeschlag ist bis jetzt noch eine ungelöste Aufgabe, besonders in großen Städten, wo schnell aufeinander folgende Temperaturunterschiede auf dem Asphalt- und Holzpflaster das Fahren oft nahezu unmöglich machen. Wenn Schnee liegt, genügt ja der gewöhnliche scharfe Schraubstollen; wenn

jedoch gestreut ist, so wird derselbe schnell abgenutzt und verhütet dann das Rutschen der Pferde nicht mehr, weil die scharfe Kante verloren gegangen ist.

Hiergegen sind nun viele Erfindungen gemacht und patentirt worden. Den ersten Rang nimmt die Firma Gebr. Sachs (Berlin) ein. Die hauptsächlichsten dieser Firma patentirten Erfindungen sind:

Der Gummipuffer, welcher alle Hufübel, Quetschungen, Verletzungen durch Steine, Nägel u. dgl., im Winter auch die Bildung von Schneeballen und das Rutschen der Pferde auf dem Schnee verhütet, zugleich aber auch zur Sicherheit des Pferdes auf jedem Boden und zur Conservirung das Hufes beiträgt. Ebenso bewährt sich derselbe bei Hornspalte. Das Eisen hierzu ist, wie aus Fig. 168 ersichtlich, ein gewöhnliches englisches, das nach innen

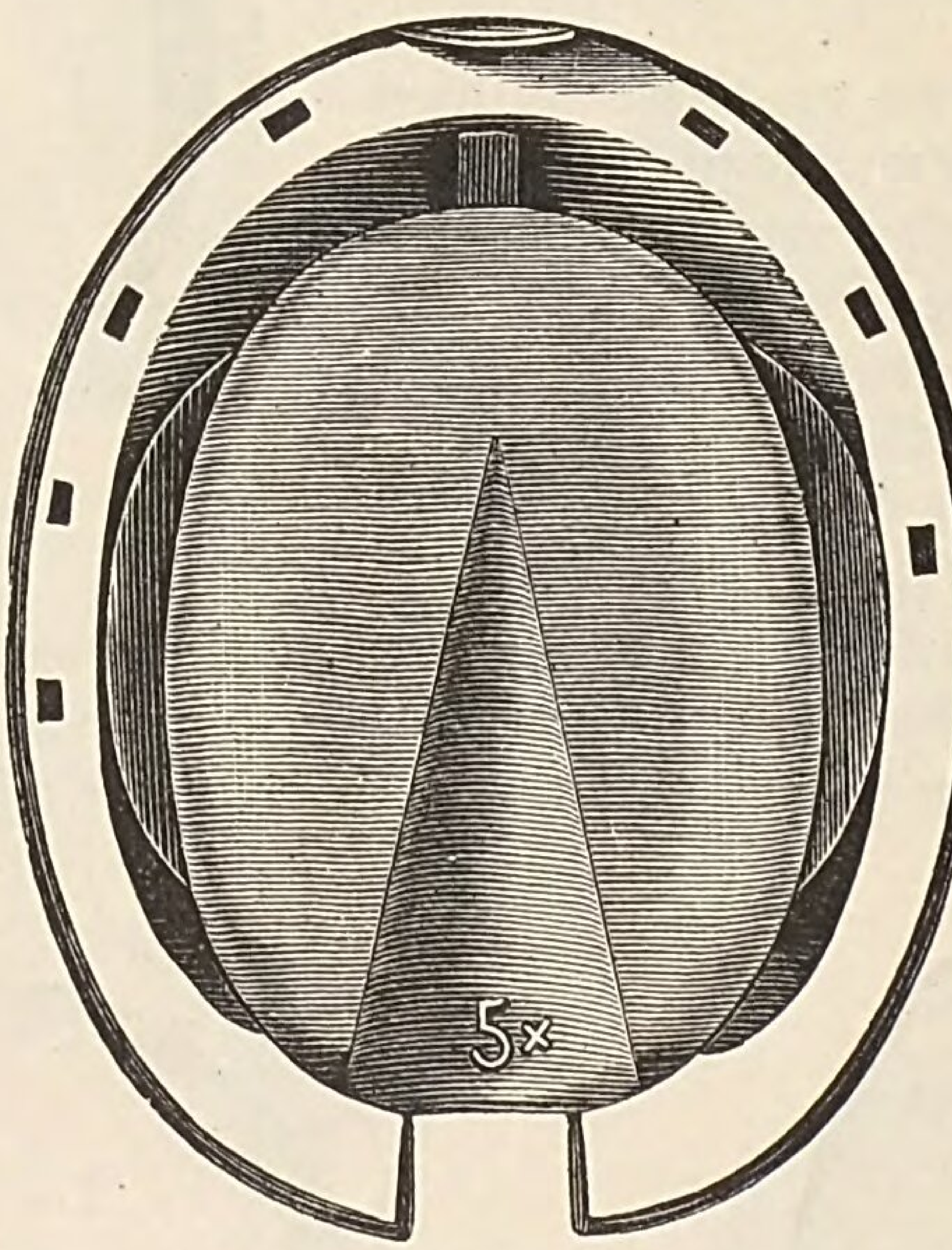


Fig. 168. Gummipuffer.

abgeschrägt und dessen Schenkel umgebogen sind. Die umgebogenen Schenkelenden werden unten und oben abgeschrägt, um genügenden Raum für den Strahl zu lassen und das Verlieren der Puffer zu verhüten. Eine eigens dazu construirte Zange dient zum Einsetzen und Herausnehmen, sobald das Pferd in den Stall kommt. (S. Figur 169.)

Das Strahlpolster (s. Fig. 170) soll den Gang des Pferdes naturgemäß (dem des barfuß gehenden Pferdes ähnlich) machen. Es erspart die Anwendung des geschlossenen Eisens, ersetzt dem Strahl den fehlenden Gegendruck und erzielt dadurch eine normale Hufbewegung. Ein Drücken der Sohle ist dabei ausgeschlossen; das Strahlpolster bietet einen sicheren und festen Stützpunkt auf jedem Pflaster. Das Eisen hierzu ist nach innen abgedacht und mit zwei Lappen versehen, welche nach der inneren Seite herausgeschmiedet werden. Die Strahlpolster eignen sich vorzüglich für flachhufige Pferde.

Die englischen Hufeinlagen (s. Fig. 171) sind anwendbar bei Hufen mit schwacher, flacher Sohle, sowie bei Hufen mit schwachem, eingerissenem Strahl und mit Hornspalte und dienen ebenfalls dazu, das Gleiten auf glatten, schlüpfrigen Wegen zu verhüten.

Der Strahlstützer (s. Fig. 172) bewährt sich bei mangelhaftem oder verkümmertem Strahl. Derselbe ist leicht durch richtiges Beschneiden jedem Eisen anzupassen.

Auch das Strickeisen ist eine Erfindung von großer Wichtigkeit. In Berlin trägt die überwiegende Mehrzahl der Pferde an Hinter- wie Vorderfüßen Strickeisen. Als Einlage wird Kork oder Cocospolster verwendet. Der hervorstehende Strick verhütet jedes Ausgleiten, denn er füllt das ganze Innere des Eisens und nützt sich mit diesem gleichmäßig ab, sodaß die den Boden berührende Fläche stets eine gleichmäßig weiche und stumpfe bleibt. Der Strick fällt nie heraus, sondern tritt sich immer fester, sodaß er nach kurzer Zeit nur noch mit dem größten Kraftaufwand heraus genommen werden kann. Die Firma Arnstein & Martin (Berlin) setzt monatlich c. 15000 Stück dieser Strickeisen ab. Fig. 173 zeigt die Außenflächen des Eisens, Fig. 174 die innere Seite. — Jedoch müssen bei diesem Beschlag die Hufnägel äußerst fein gewählt werden, damit sie die Hornwand nicht spalten; auch ist das Festmachen der Eisen, welches auf hartem Pflaster oft nöthig wird, schwer zu bewerkstelligen. Dennoch ist dieses Eisen allen andern vorzuziehen.

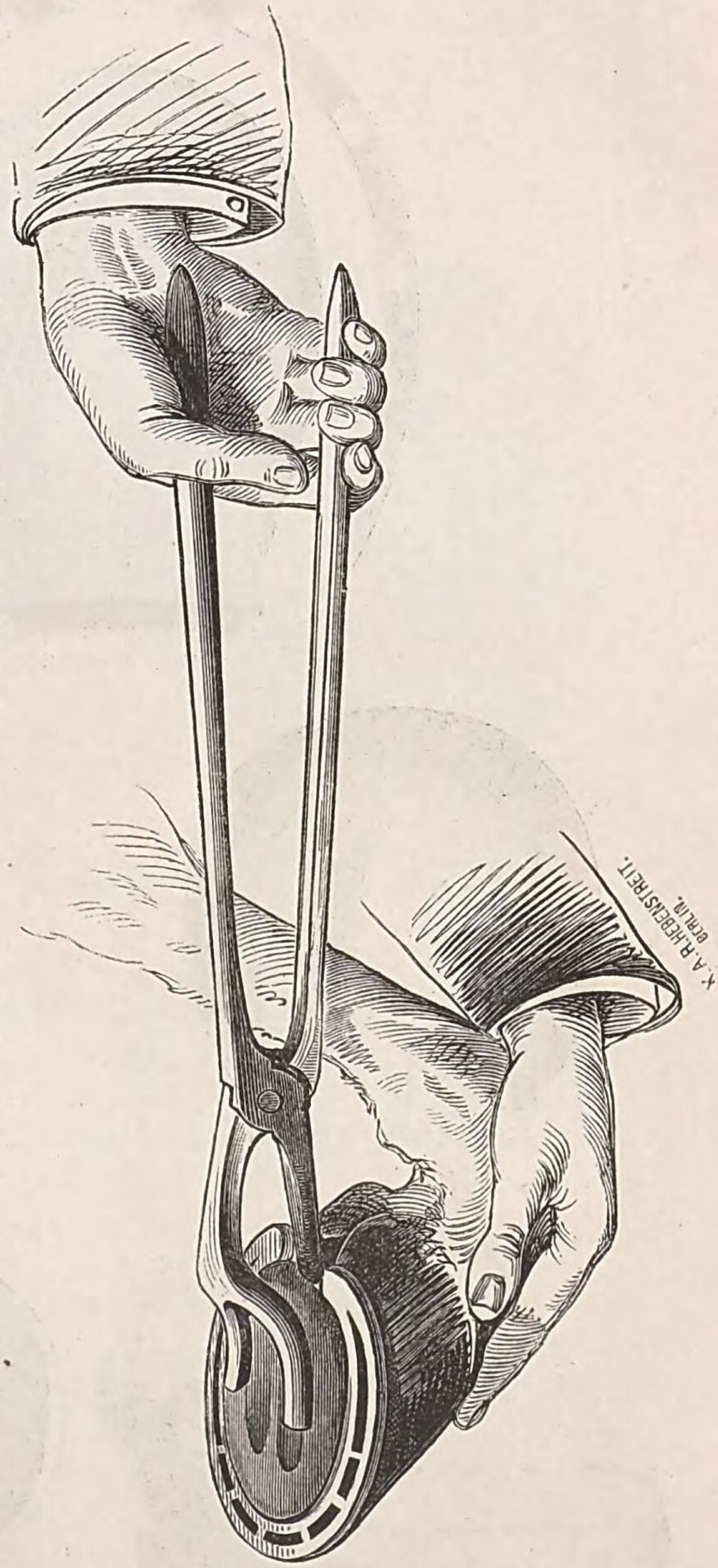


Fig. 169. Zange zum Ausheben der Puffer.

Auch das Charliereisen (s. Fig. 175) ist hier zu nennen. Leider ist der Beschlag sehr complicirt und erfordert große Geschicklichkeit. Das aus Bessemer-

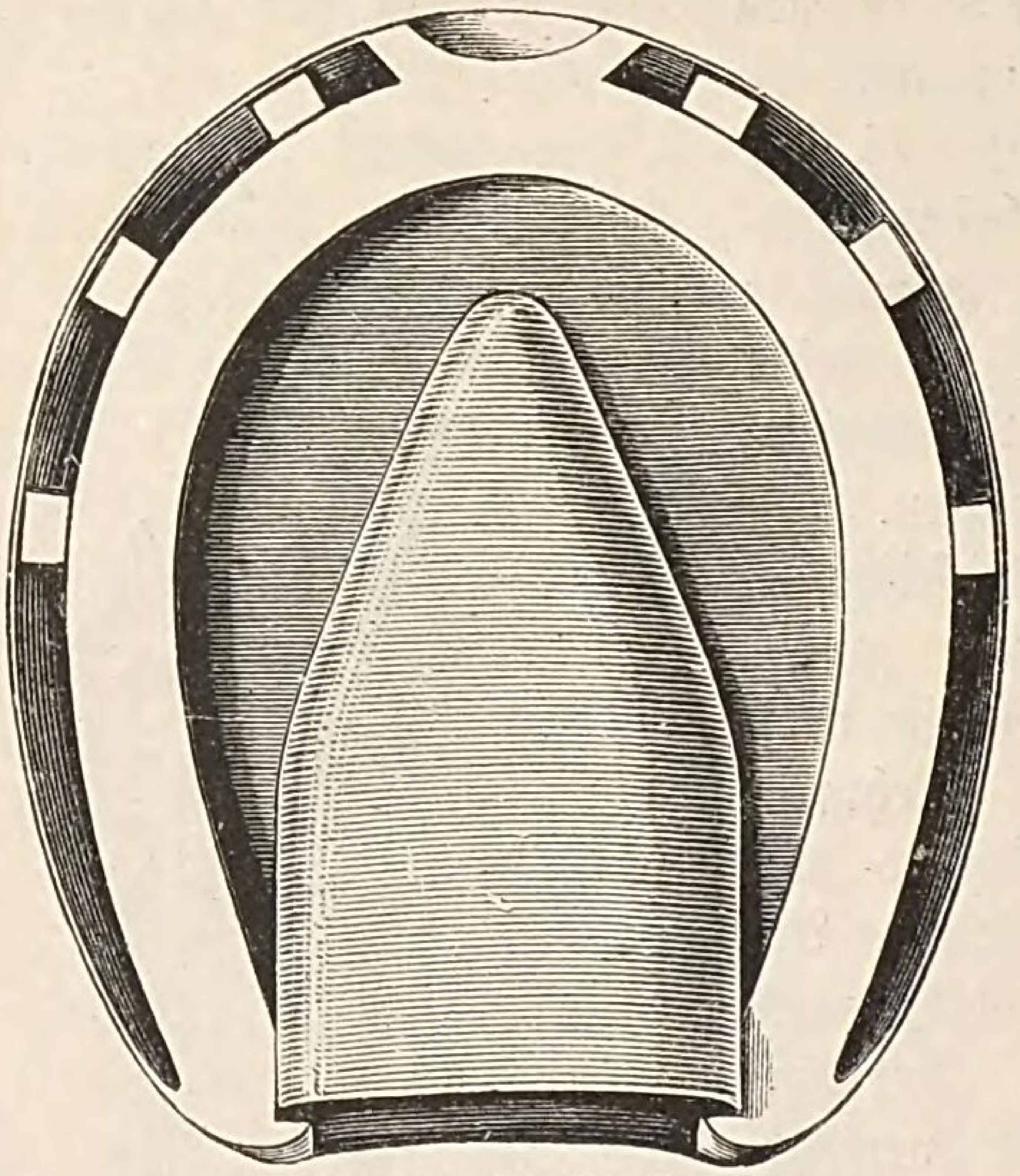


Fig. 170. Strahlpolster.

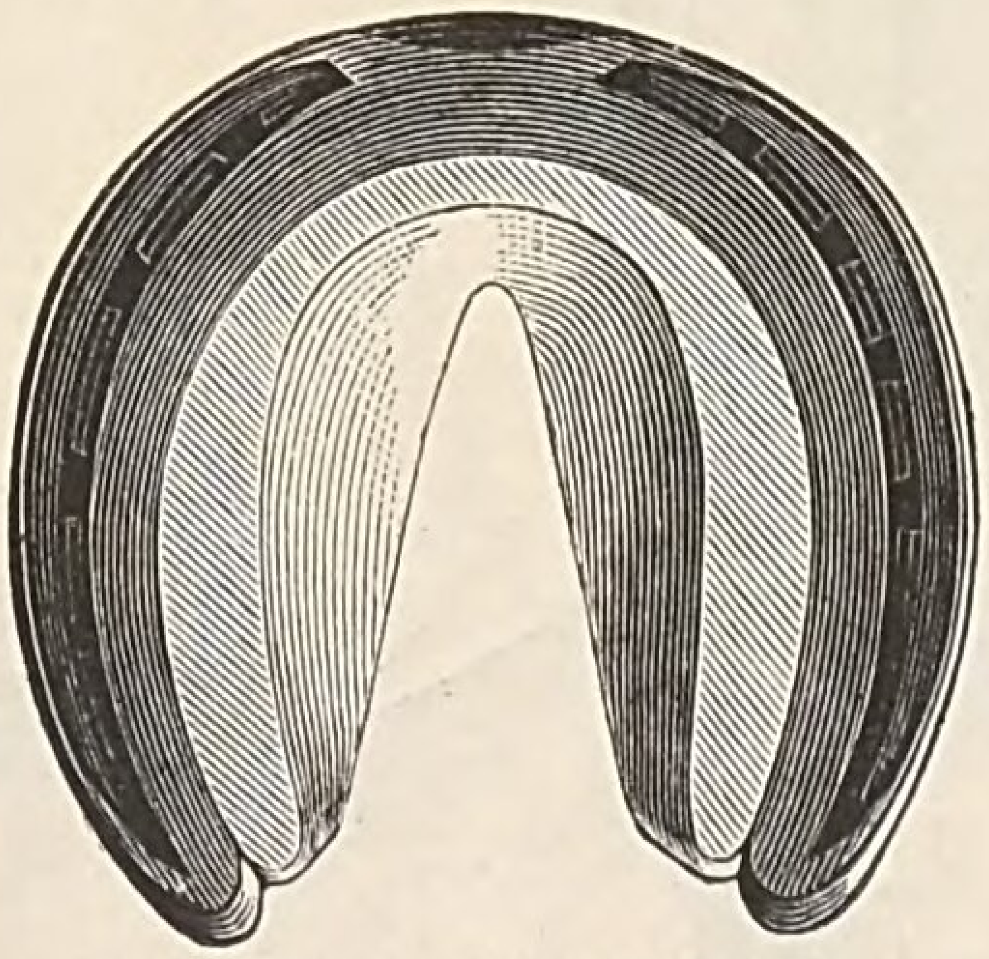


Fig. 171. Englische Hufeinlage.

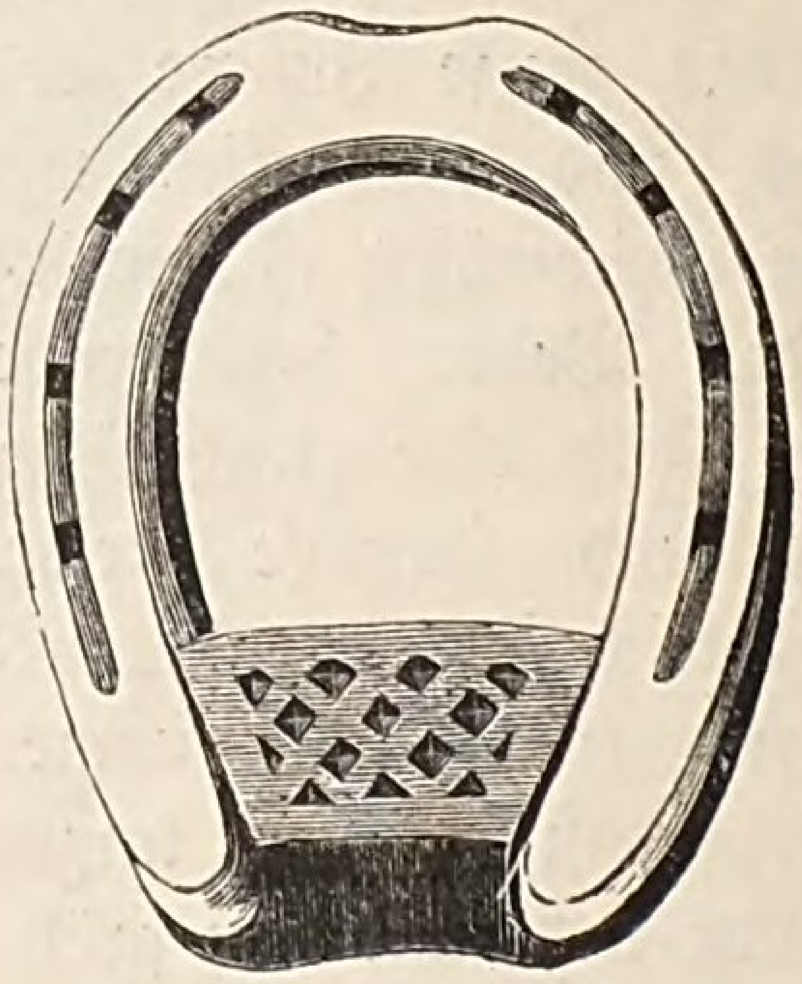


Fig. 172. Strahlstützer.

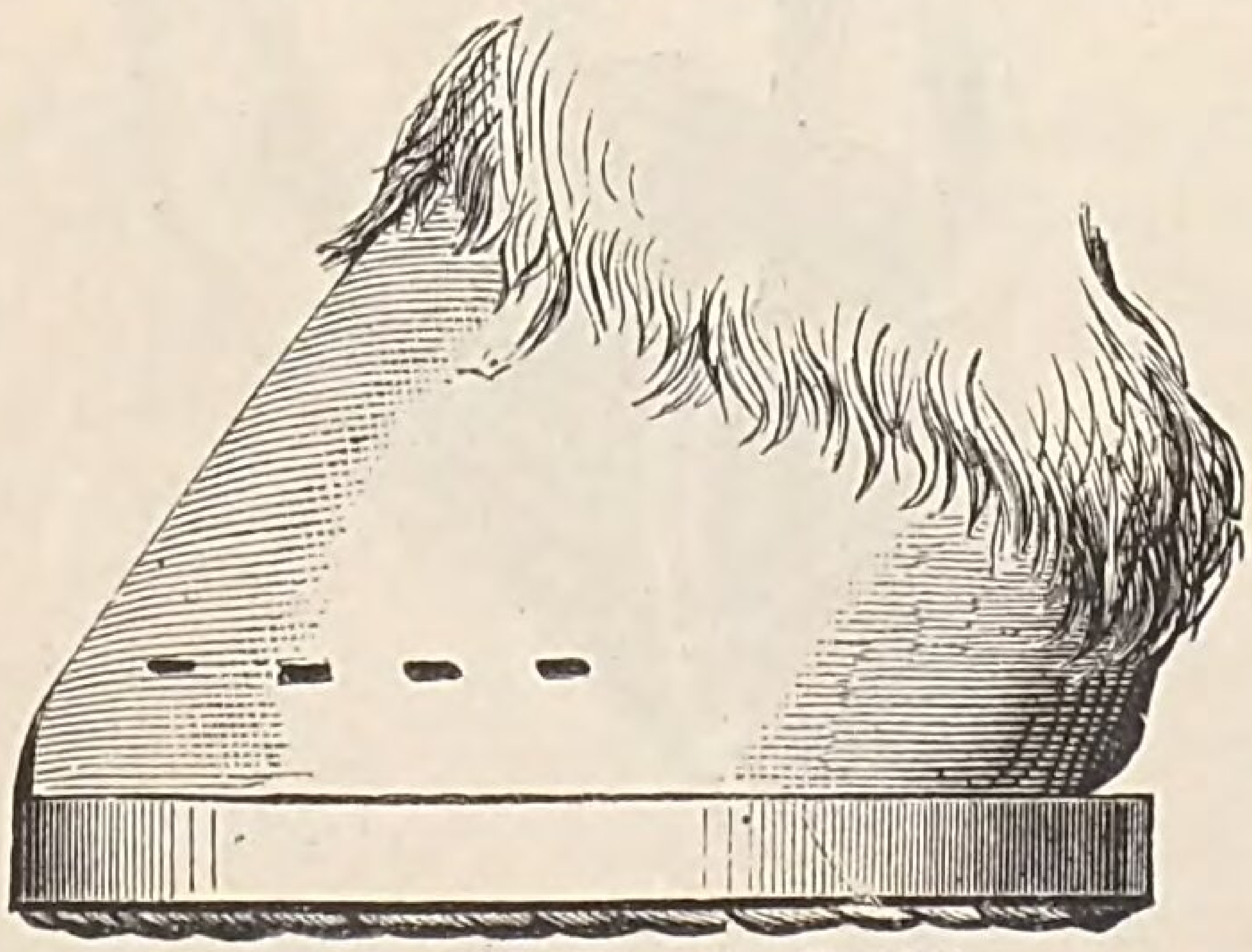


Fig. 173. Hufbeschlag für Strickeisen.

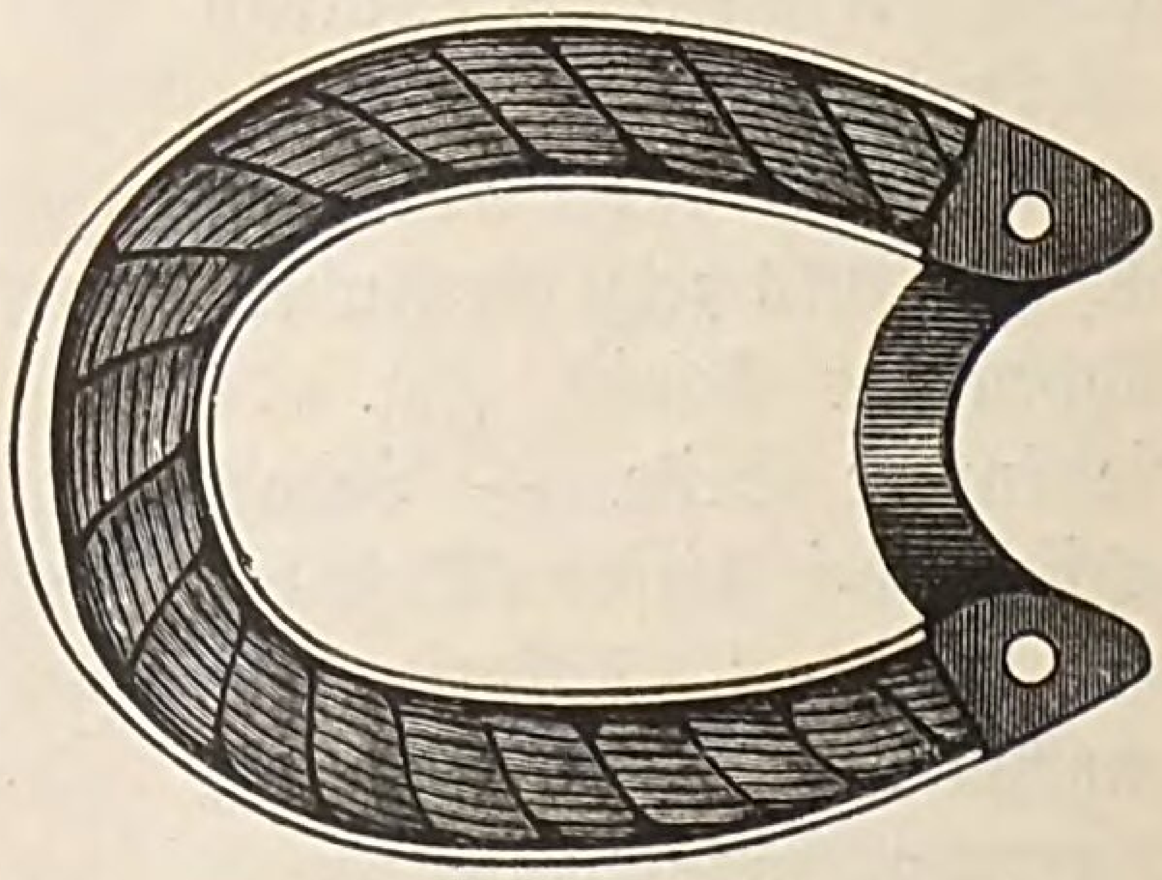


Fig. 174. Strickeisen.

stahl gefertigte Eisen ist nicht schwer und ermöglicht dem Pferde eine leichte Gangart. Der Stahl trägt die Last des Hufes mit. Hufkrankheiten, wie

Hornspalte, Hufzwang, fauler Strahl, Steingalle können dabei gar nicht vorkommen. Jedoch ist noch abzuwarten, ob dieser Beschlag auch für flache Hufe zweckmäßig ist. Jedenfalls hat das Charliereisen eine große Zukunft. Der Erfinder ist der um die sächsische Landespferdezucht hochverdiente Graf Münster.

Noch sind die Hufpolster aus Cocos und Stroh zu erwähnen. Sehr practische Cocoshufpolster liefert die Firma Arnstein & Martin (Berlin). Das Eisen wird, wie aus Fig. 176 ersichtlich, ganz den Gummieinlagen entsprechend angefertigt, sodaß die Polster nicht herausfallen können. Strohpolster kann

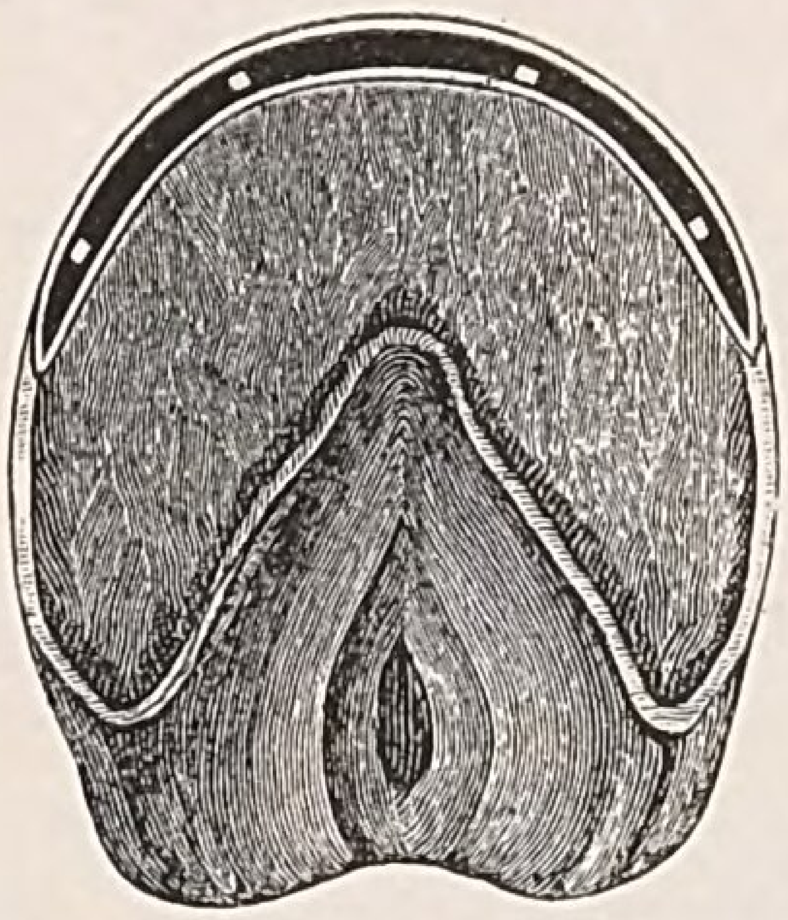


Fig. 175. Charliereisen.

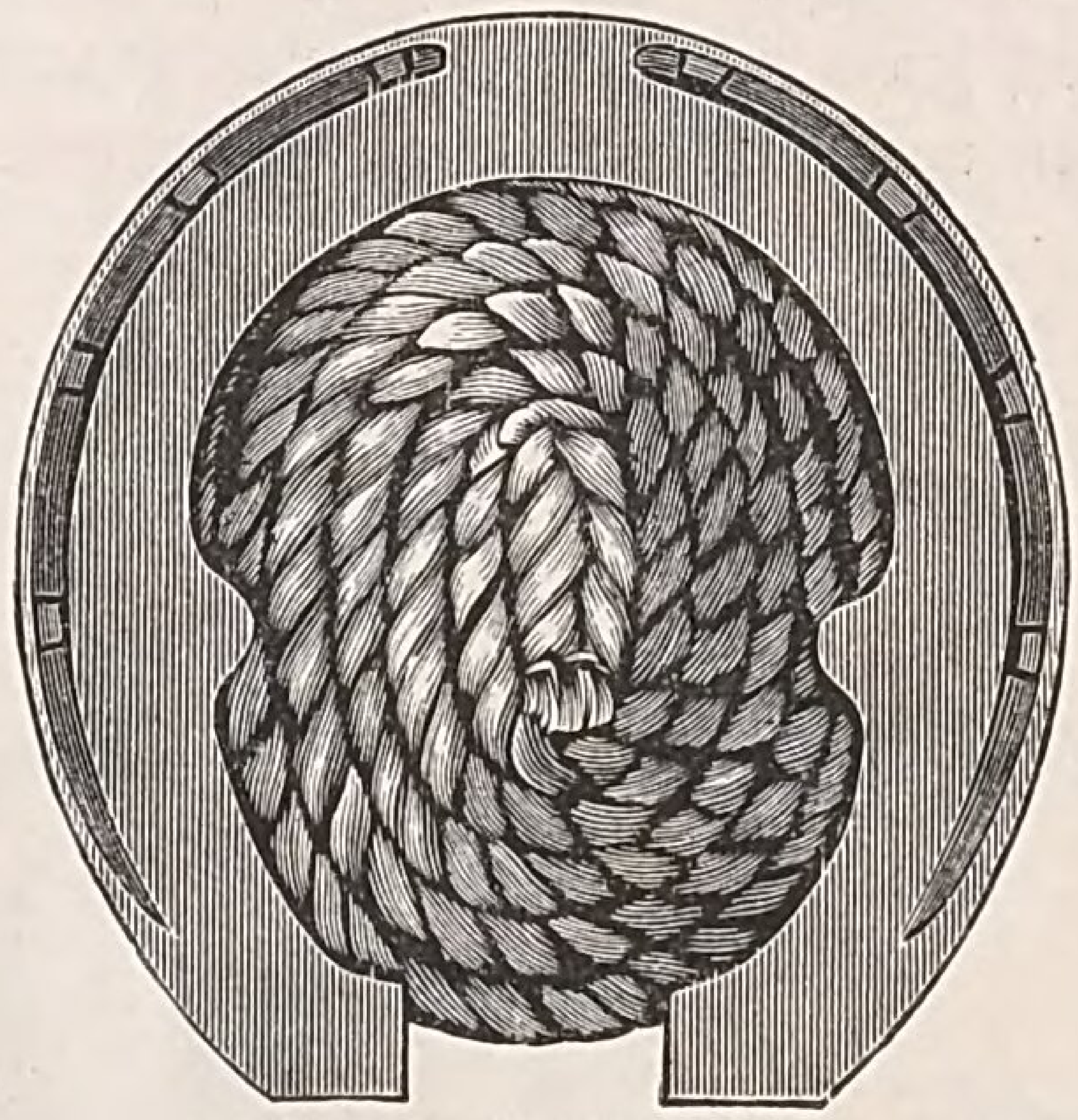


Fig. 176. Cocoshufpolster.

sich jeder Fahrer selbst anfertigen, doch ist dies eine zeitraubende Arbeit; die sehr billigen Cocospolster sind bei Weitem vorzuziehen. Strohpolster gehen sehr leicht in Fäulniß über, was dem Huf schadet.

Hufkrankheiten.

Vernageln ist sehr häufig die Ursache des Lahmgehens. Oft zeigt das Pferd schon beim Einschlagen des Nagels, noch mehr beim Anziehen und Zunieten eine zuckende Bewegung. Wird dieses Anzeichen verkannt und nur für Empfindlichkeit gehalten, so entsteht eine schmerzhafte Entzündung an der verletzten Stelle; das Pferd zeigt wehklagende Geberden, setzt den Fuß vor und verräth beim Klopfen auf die Hornwand oder den Nagel Schmerzen. Beim Herausziehen des Nagels kommt gewöhnlich Blut oder Eiter zum Vorschein, der sich bei Vernachlässigung meist einen Ausweg nach der Krone sucht. Ist nun der Nagel mit Blut befleckt, so muß das Pferd sofort in kaltes Wasser gestellt werden, damit die Wunde gereinigt wird. Nachts wird verdünnte Arnicatinctur eingeträufelt und die Wunde mit Werg verstopft. Bemerkt man Eiterspuren, so muß das Eisen abgenommen und durch Ausschneiden der kranken Stelle dem Eiter Abfluß verschafft werden. Bei dieser Krankheit muß das Pferd stehen; Heusamenbäder sind zu empfehlen. Abends wird die Wunde gereinigt und mit in Carbol oder verdünnter Arnica getränktem Werg verstopft. Ist das Pferd wieder gesund, so muß beim Aufschlagen des Eisens der Nagel an der betreffenden Stelle wegbleiben.

Ganz ebenso sind Verletzungen, welche durch Eindringen fremder Körper, Nagelsplitter, Glas, Scherben u. dgl. entstehen, zu behandeln.

Unter „Verbällen des Hufes“ versteht man einen entzündeten Zustand der Fleischtheile des Hufes, hauptsächlich hinten am Ballen. Das „Verbällen“ äußert sich dadurch, daß das Pferd auf hartem Boden zaghaft auftritt; an der hinteren Fläche des Hufes zeigt sich vermehrte Wärme. Gewöhnlich sind es die Vorderfüße, die an diesem Übel leiden. Die Ursachen sind meist: zu kurze Eisen, zu starkes Traben auf hartem Boden und zu starkes Beschneiden der Trachten. Bei nicht zu starker Verbällung genügen kalte Bäder; ist jedoch schon Eiterung eingetreten, so müssen warme Bäder angewendet und soviel Horn auf operativem Wege entfernt werden, bis der Eiterheerd bloß gelegt ist.

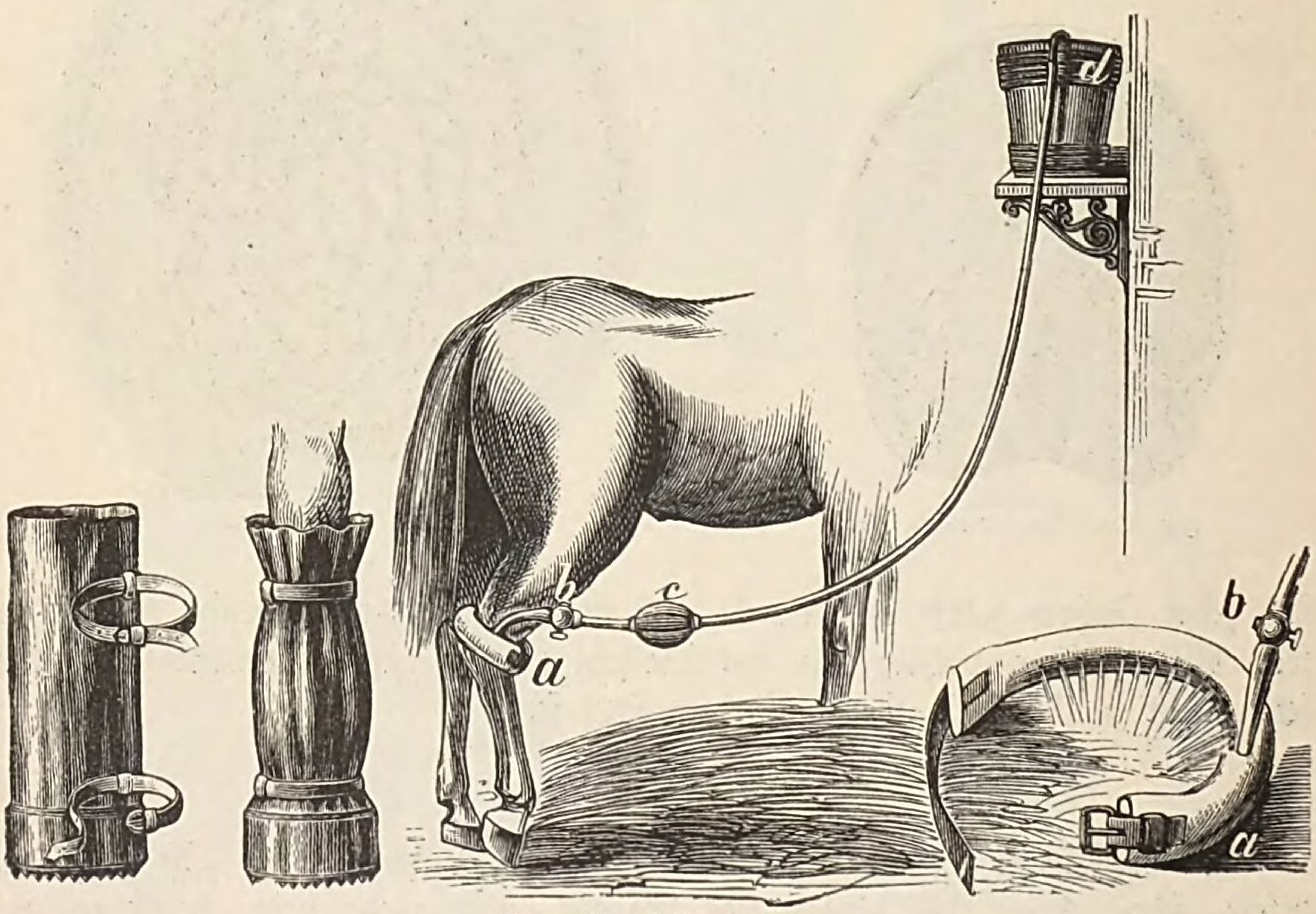


Fig. 177. Kühlapparat.

Einen sehr practischen Bade-Apparat hält die Firma Gebr. Sachs auf Lager. (S. Fig. 177.) Derselbe besteht aus einem Gummisack, in welchen der kranke Theil des Pferdes eingeschnallt wird. Der Sack wird dann mit Wasser gefüllt. Die Figur zeigt einen selbstwirkenden Kühlapparat, welcher verhindert, daß das Wasser sich (wie es in den Kühlfässern sehr leicht geschieht) erwärmen kann. Die meisten Pferde stellen überhaupt den kranken Fuß nicht in das Kühlfaß, sondern ziehen denselben hoch: der selbstwirkende Kühlapparat verhütet dies und wird, wie aus der Zeichnung ersichtlich (a), lose um den Fuß geschnallt; b) stellt einen Ansatz dar, auf den der in einem Gefäße befindliche Schlauch nach Ansaugung der Luft aufgestellt wird, wodurch das Wasser stets in regulirbarer Weise kühlend fließt.

Steingallen entstehen meist durch Druck eines schlecht gerichteten Eisens oder durch dünne, kurze Eisen, welche sich biegen und dann die Trachten drücken, zumal wenn die Eckstreben stark beschnitten werden, ferner durch Druck

von Steinen, die sich zwischen die Eisen klemmen. Zu ihrer Beseitigung schneidet man den Huf an der betreffenden Stelle gehörig aus, bis die bezeichneten Flecken verschwinden. Viele Schmiede schneiden, bis die Fleischsohle hervorschimmert und Blut austritt: hierdurch wird aber der Zustand nur verschlimmert. Nur wenn die Steingalle in Eiterung übergegangen ist, muß die Hornsohle durchschnitten werden, um dem Eiter Abfluß zu verschaffen. Bei frisch entstandenen Steingallen genügen kalte Bäder; bei eiternder Steingalle müssen Heusamenbäder angewendet und der Huf recht weich erhalten werden. Nachts wird die freigelegte Stelle mit in verdünnter Arnica getränktem Werg verbunden. Beim Beschlag muß das Dreivierteleisen angewendet werden.

Kronengeschwür oder Kronenfistel giebt sich meist durch Auftreibung und Geschwulst an der Hufkrone zu erkennen, in deren Mitte aus einer Öffnung Eiter abfließt. Huffisteln finden sich meist an der inneren Seite des Vorderhufes. Sie entstehen durch Tritte auf die Krone, durch Entzündungen, welche in Eiterung übergegangen sind und durch vernachlässigte Steingalle und werden nur schwer, meist auf operativem Wege, entfernt.

Strahlfäule ist durch vernachlässigte Pflege verursacht. Die Bedeutung dieses Übels wird, zum großen Nachtheil der Pferde, meist unterschätzt. Durch einen vernachlässigten Strahl leiden die Gelenke, Bänder und Sehnen. Am häufigsten entsteht Strahlfäule an den Hinterhufen, weil die Pferde mit Vorliebe in den entleerten Koth hineintreten; auch trägt Matratzenstreu viel zur Strahlfäule bei. Das Übel läßt sich dadurch beseitigen, daß der faule Strahl entfernt und der Huf durch Chlor und Carbolwasser gereinigt wird. Tägliches Einpinseln mit Holztheer ist sehr rathsam. Kupfervitriol in Holzessig aufgelöst ist ein sehr schnell wirkendes Mittel, trocknet aber bei einer längeren Anwendung sehr aus.

Die Winterschärfe

ist sehr mannigfaltiger Art. Wir unterscheiden Steckstollen und Schraubstollen.

Früher kannte man die Stollen nicht; die Eisen mußten jedesmal abgerissen werden, um geschärft zu werden, was eine zeitraubende und für den Huf nachtheilige Sache war. Auf dem Lande gebrauchte man einfach Eisnägel, welche jedoch höchstens einen Tag vorhalten und dem Huf sehr schaden.

Einen schnellen Winterbeschlag herzustellen, dient der Steckstollen am besten. Die Große Berliner Pferdeeisenbahn benutzt seit Jahren Steckstollen und schätzt sie sehr hoch. Alle übrigen Gesellschaften und Privatfuhrwerke benutzen die Schraubstollen. (S. Fig. 178.) Der Steckstollen ist sehr leicht zu entfernen und neu zu ersetzen, was wirklich als ein Segen betrachtet werden kann. Der Fahrer oder Wärter kann zwei Pferde mit Steckstollen in einer Viertel-, mit Schraubstollen in einer halben Stunde vollständig flott machen.

Unter den neuesten Patenten auf verbesserte Stollen sind vorzüglich die von Leonhardt & Co. (Berlin N.W. Schiffbauerdamm 3) hervorzuheben; nur sind dieselben noch etwas theuer. Der Erfinder schreibt:

„Wenn die alten Steck- und Schraubstollen dem Bedürfniß noch nicht ganz entsprachen und zu Klagen Veranlassung gaben, so darf man nicht das System, sondern nur die Form der Stollen dafür verantwortlich machen. Es ist nicht zu verkennen, daß die bis jetzt gebrauchte meißelartig scharf zulaufende Form eine Menge Unzuträglichkeiten im Gefolge hat. Abgesehen davon, daß diese Stollen, wenn sie neu eingesetzt werden, wegen ihrer Höhe und Schärfe wahre Marterinstrumente für die armen Pferde sind, stumpfen sich dieselben sofort ab, und es findet dann das Pferd, schon nach kurzem Gebrauch derselben, auf glatten Wegen keinen Halt mehr.

Der Stollen am Hufeisen wird in Folge der wellenförmigen Oberfläche des Bodens, auf welchem das Pferd sich bewegt, sofort convex, derart, daß in der Mitte der höchste Punkt ist, von wo die Reibflächen nach allen Seiten hin rund abfallen, und da dann keine scharfe Kante mehr vorhanden ist, welche das Rutschen verhindert, so ist es begreiflich, daß ein derart abgestumpfter Stollen schlechter ist als gar keiner. — Es wäre aber ein Irrthum, zu glauben, ein Stollen biete nur dann Halt auf glatter Bahn,

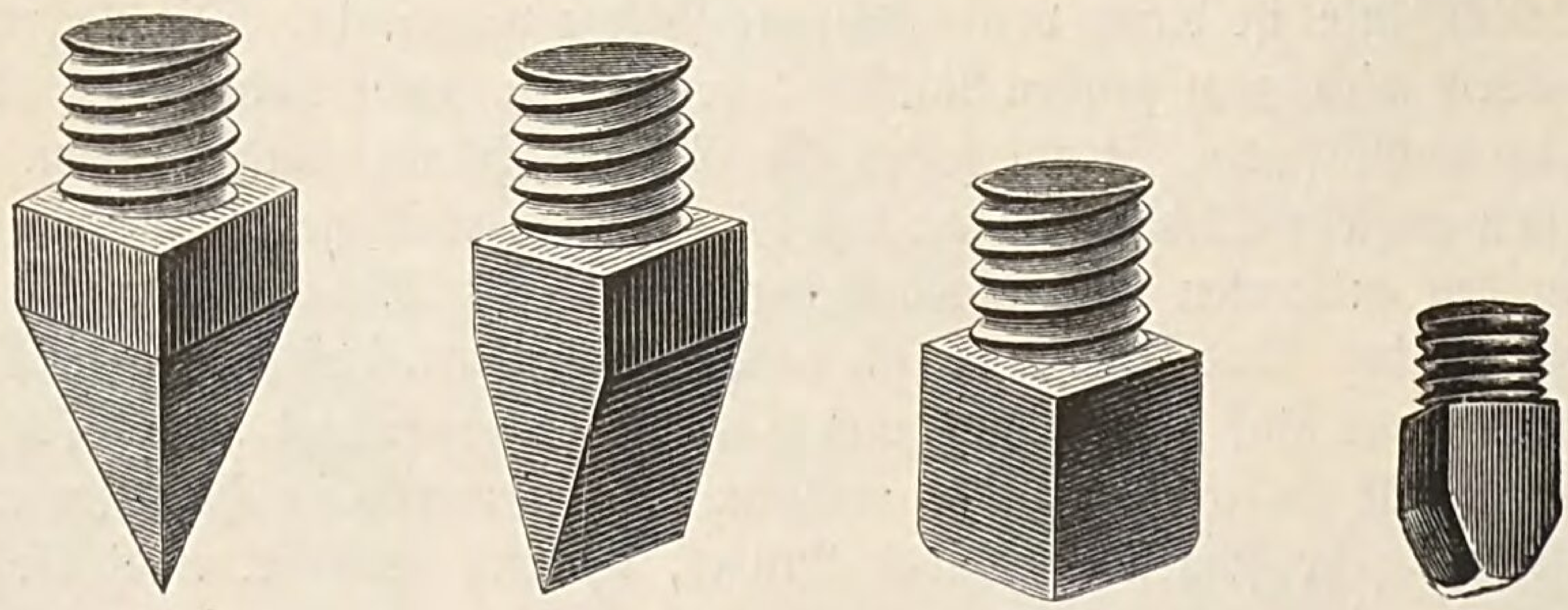


Fig. 178. Schraubstollen.

wenn derselbe so scharf ist, daß er einschneidet. Beweis sind die Bahnen eines Schlittschuhes, welche, gleichviel wie stark oder breit sie sind, niemals nach der Seite hin, wo sie scharfe Kanten haben, d. h. in der Richtung des kurzen Querschnittes, rutschen, sondern nur nach vorn oder nach hinten, in welcher Richtung sie convex gewölbt sind".

Diese Erfahrungen sind bei den in Rede stehenden Stollen (Patent Neuß) verwerthet worden. Die Stollen haben ein H förmigen Querschnitt, der bei der Abnutzung sich stets gleich bleibt. Die drei rechtwinklig zu einander stehenden Stahlbahnen wirken auch dann, wenn die Gesammtfläche convex geworden ist, mit ihren stets scharf bleibenden Längskanten in entgegengesetzter Richtung für den Halt auf dem Boden und verhindern also das Ausgleiten nach irgend einer Seite hin, solange noch ein Stückchen des Stollens vor dem Eisen vorsteht. Daß die so construirten Stollen sich ebenso vortheilhaft während des Sommers auf Asphalt bewähren, wie im Winter auf Eis, hat die Erfahrung gelehrt.

Ein müßiges Geschäft würde es sein, hier über die Mängel oder Vortheile des Beschlags mit Stollen überhaupt zu streiten. Von 1000 Pferden, die in

Deutschland auf Kunststraßen gebraucht werden, sind 990 mit Stollen beschlagen, und der Beweis dafür, daß von diesen 990 irgend ein nennenswerther Procentsatz durch die Stollen lahm geworden sei, kann nicht erbracht werden. Hingegen wird jedes Pferd, welches mit unbeschlagenen Vorderhufen auf Kunststraßen gebraucht wird, nach wenigen Tagen ganz sicher lahm, nicht weil der Rand des Hufes leidet, sondern weil der Ballen durch die Unebenheiten der Straße, durch auf der Straße liegende Steine u. dgl. zu sehr in Mitleidenschaft gezogen wird. Gegen die Verletzung des Ballens und der hinteren Trachten schützt der Stollen, indem er diese Theile von der rauhen Oberfläche der Straße entfernt hält.

Angenommen aber auch, gegen die Verwendung der Stollen an den Vordereisen der Pferde ließen sich für den Sommerbeschlag noch einigermaßen vernünftige Gründe beibringen, so sind diese für die Hinterhufeisen jedenfalls hinfällig, denn es steht unabänderlich fest, daß der Stollen dort nur Vortheile nach jeder Richtung hin, auch für die leichtere Vorwärtsbewegung der Pferde, bietet; da die Pferde bei einigermaßen abschüssigen, glatten Fahrbahnen, namentlich auf Asphalt und Holz, den Stollen unbedingt gebrauchen, um Halt auf dem Boden zu gewinnen, so lassen sich vernünftige Gründe gegen die Verwendung von Stollen an den Hinterhufen für den Sommerbeschlag keinesfalls beibringen.

Im Winter von 1887/88 haben etwa 14000 Pferde die Neuß'schen Patentstollen getragen.

Dem Übelstand, daß diese Stollen bei sehr hart und glatt gefrorener, nach den Seiten abschüssiger Fahrbahn ängstlichen Pferden für Momente nicht genug Halt gaben, ist dadurch begegnet worden, daß die Stollen scharf zugefraist wurden, sodaß sie auf alle Fälle durch ihre drei Bahnen eine dreifach sicherere Wirkung gegen das Rutschen geben, als die gewöhnlichen meißelartigen Stollen. Benutzt man außerdem, wenn die Hufeisen keine angeschweißten Griffe haben, kurze, stumpfe Patentstollen als Griffe, so ist der Beschlag vollkommen.

Die Steckstollen nach Neuß-Patent (s. Fig. 179—182) verlieren sich nicht, weil sich die vier Längsbahnen fest in die Löcher der Hufeisen einklemmen. — Daß hin und wieder ein Schraubstollen abbricht, ist unvermeidlich; man kann dann aber den im Eisen stecken gebliebenen Stumpf durch einen Schlüssel mit zwei kleinen Nasen leicht entfernen, was bei den gewöhnlichen Schraubstollen nicht möglich ist.

Die Patentstollen brauchen im Stalle nicht entfernt zu werden, da sich das Pferd mit den stumpfen Flächen nicht verletzen kann, wie mit den sehr gefährlichen, meißelartig geschärften Stollen. In Berlin sind durch Beschädigung mit letzteren in einem Winter über 200 Pferde dienstuntauglich geworden.

Bei Luxuspferden hält ein Satz Stollen 3—4 Wochen vor (!) 100 Stück reichen also für ein Paar Wagenpferde auf 5 Wintermonate. (Dies soll wohl heißen 6—7 Tage.)

Meine eigenen, mit den Neuß'schen Stollen gemachten Erfahrungen kann ich dahin zusammen fassen, daß dieselben auf dem Asphalt und Holzpflaster ausgezeichnet, auf eisbedeckten Chausseen aber werthlos sind, da sich — in

Folge der Unebenheit des Bodens — die scharfen Kanten durchaus wegtreten, worauf die Stollen stumpf wie gewöhnliche werden und keinen Halt mehr bieten. Ein Nachschärfen der Stollen ist nicht angängig. —

Anleitung zur Herrichtung der Eisen für Steckstollen.

(S. Fig. 181—183.)

Der Schmied muß mit einem Vierkant-Durchschlag, der ungefähr so conisch zuläuft, wie der Conus des Stollens, zuerst von der inneren Hufseite und dann von der äußeren Falzseite das Loch in das warme Hufeisen hineinschlagen. Ist dann das Eisen kalt geworden, so wird einer der von der Fabrik

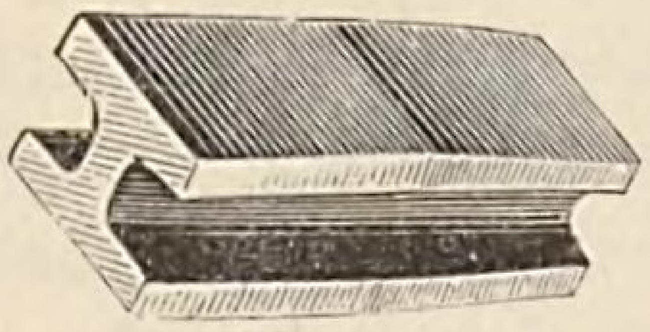


Fig. 179.

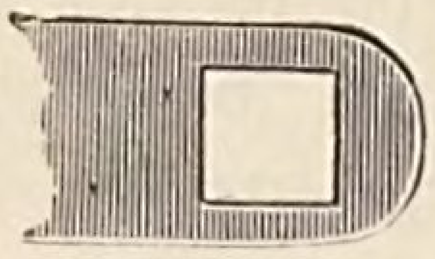


Fig. 180.

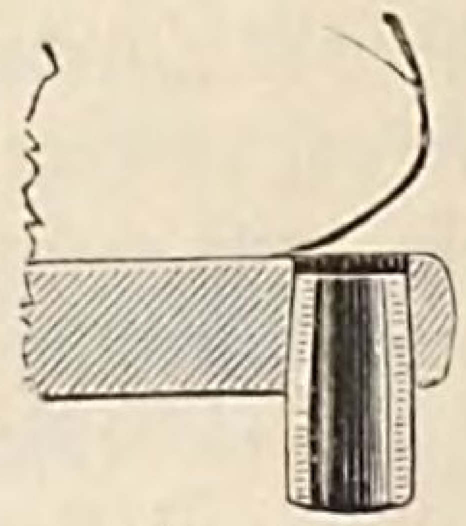


Fig. 181.



Fig. 182.
Reuß' Patent-Steckstollen.

mitgelieferten kleinen Dorne, nachdem derselbe mit Öl bestrichen ist, soweit in das Loch des Eisens hineingetrieben, daß der ganze Conus des Stollens in das gedornte Loch hineingeht; es darf aber der Stollen auf der Hufseite des Eisens nicht hervorragen. (S. Fig. 181.)

Die Eisen müssen so weit und lang sein, daß wenigstens das halbe Loch vor dem Hufe frei steht, damit durch Gegenhalten eines langen, ziemlich starken, vorn zugespitzten Dornes (s. Fig. 182) und durch einen Schlag auf das Eisen der abgelaufene Stollen entfernt werden kann.

Anleitung zur Herrichtung der Eisen für Schraubstollen.

Die Hufeisen, welche Schraubstollen (s. Fig. 186) tragen sollen, dürfen an den Trachten nicht zu eng oder zu kurz gemacht werden, weil sonst das Pferd einen unbequemen Stand auf holpriger Fahrbahn hat. Man kann das Loch für das Gewinde des Schraubstollens in das Hufeisen schlagen oder bohren, wobei der Dorn oder Bohrer genau die für den Gewindebohrer passende Stärke haben muß. Ist das Loch nicht gebohrt, sondern nur gedornt, so muß

man mit einer runden Feile die harte Kruste oder den Zunder von den inneren Wänden desselben entfernen, weil sonst der Gewindebohrer zuviel leidet. Hat man das Gewinde fertig in das Hufeisen geschnitten, dann muß das Loch auf der äußern Seite (Falzseite) stark versenkt werden (s. Fig. 184), damit der vierkantige Ansatz des Stollens beim Einschrauben desselben fest aufliegt; es wird hierdurch das Abbrechen des Stollens verhütet, und der steckengebliebene Schaft eines abgelaufenen Stollens läßt sich dann leichter entfernen.

Bei großer Glätte suchen die Pferde, wenn sie ziehen sollen, Halt mit den Zehen und die kurzen Patentstollen an den Trachten bleiben dann ohne Wirkung, weil sie den Boden nicht berühren. Für solche Fälle empfiehlt es sich, in die Zehe des Hufeisens zwei kurze Stollen als Griff einzuschrauben (s. Fig. 185), die Eisen müssen dann aber dort stärker gehalten werden.

Man soll für die Vordereisen immer halbabgelaufene Stollen aus den Hintereisen benutzen.

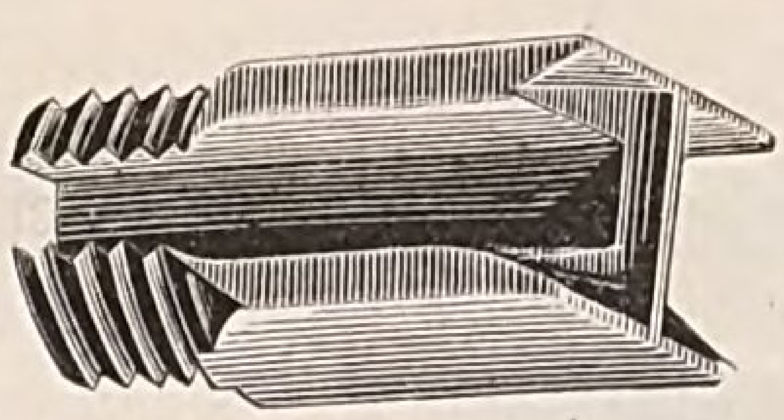


Fig. 183.
Neuß' Patent-Schraubstollen.

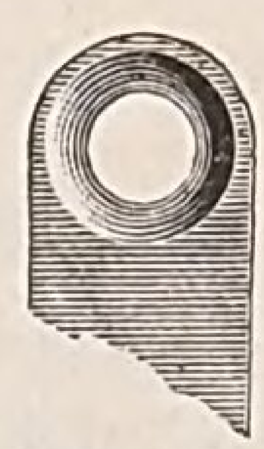


Fig. 184.
Lochbohrung für Schraubstollen.

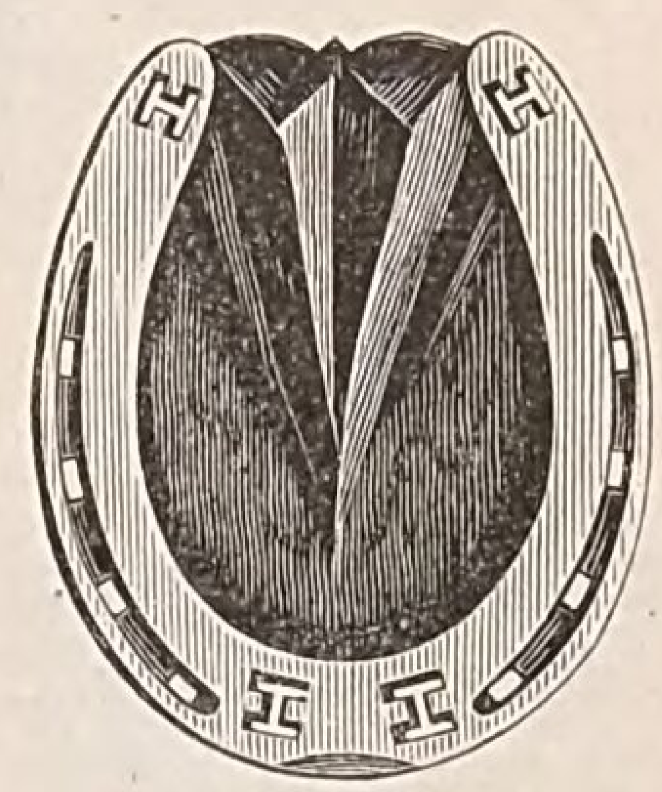


Fig. 185.
Hufeisen mit Patentstollen.

Zum Schluß möchte ich jedoch noch auf eine neue Erfindung hindeuten, deren Ingebrauchnahme mich sehr befriedigt hat, und mit welcher man hoffen darf, endlich den angestrebten Zweck: das Gleiten der Pferde im Winter zu verhindern — endgültig zu erreichen. Es sind gewöhnliche Eisen mit geringen Abweichungen zur Aufnahme einer Sohle von Huflederkitt, welche in den Huf eingegossen bezw. eingepaßt wird und 6 Wochen liegen kann. Der Erfinder ist, wenn ich nicht irre, ein Ingenieur Rotten, Schiffbauerdamm 29, Berlin, und wenn dieser Beschlag auch noch etwas theuer ist (2,50 M. pro Eisen, jedoch wird Abfall und verbrauchte Sohlen zuerst gewogen) so ist doch der Zweck erfüllt, denn ich bin diesen Winter auf den glattesten Fahrbahnen ohne Stollen und ohne jedweden Unfall auf diesen Hufsohlen gefahren, die ich Grund dessen weiter empfehlen kann. —

Die Hufpflege.

Die Bedeutung der Hufpflege ist eine sehr große; durch Vernachlässigung derselben werden viele Thiere frühzeitig unbrauchbar.

Bei Pferden, welche unbeschlagen gehen, ist eine besondere Pflege kaum erforderlich, denn das Pferd hängt mit der Erde zusammen, und der immer feuchte Boden läßt ein Austrocknen nicht zu, jedoch schreiben viele Hippo-

logen die Hornkluft örtlichen Ursachen zu. Die meisten Araber sind mehr oder weniger dem Hufzwang unterworfen, ebenso unsre Ostpreußen. Die Beschaffenheit des Bodens trägt, namentlich in den Fohlenjahren, viel zur Entwickelung der Hufe bei. Wo die Pferde jedoch andauernd im Stall stehen müssen, trocknet der Huf aus und zieht sich immer enger zusammen. Hier muß schon der Züchter für eine rationelle Hufpflege sorgen.

Wo die Pferde aber täglich beschlagen gehen, ist die Hufpflege besonders dringend nothwendig. Die Hufe sollen nach jedem Dienste durch Putzen mit Wasser gründlich gesäubert werden. Hierzu bedient sich der Wärter einer Hufbürste und eines Hufreinigers. Der Hufreiniger entfernt den Pferdekoth; die Bürste dient dazu, den Huf vollständig zu säubern.

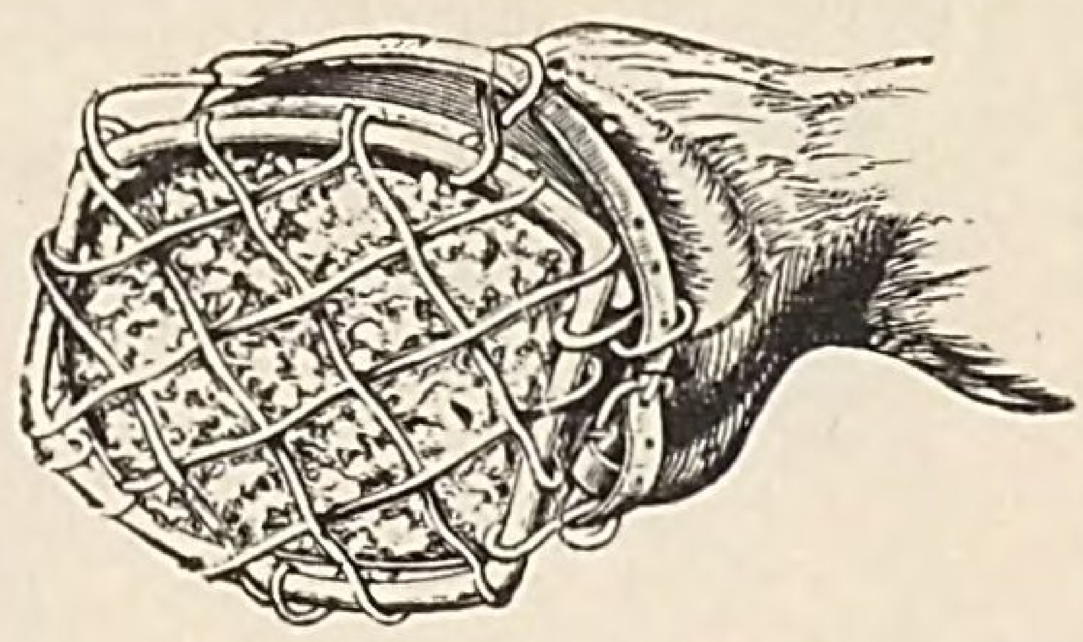


Fig. 186. Hufkühler.

Durch das Waschen wird dem Hufe die nöthige Feuchtigkeit zugeführt; um dieselbe festzuhalten, muß der Huf mit einem Fett oder Öl leicht eingefettet werden (am besten bewährt sich Lanolin als Hufschmiere; es bindet 105 Theile Wasser). Lehm und Kuhdung wöchentlich zweimal in den Huf geschlagen ist ebenfalls sehr fördernd, nur muß beides stets feucht gehalten werden, sonst trocknet der Huf aus.

Bei spröden und harten Hufen ist der von Gebr. Sachs (Berlin) erfundene Hufkühler (s. Fig. 186) zur Erzielung eines besseren Hornwachsthums sehr zu empfehlen. Wasser ist das einzige Heilmittel der Hufe und das beste Förderungsmittel ihres Wachsthums.

Viele glauben, durch starkes Einfetten das Wachsthum der Hufe zu fördern. Dies ist jedoch eine falsche Ansicht; im Gegentheil wird der Huf durch diese Behandlung nur ruinirt. Am nachtheiligsten sind harzige Mittel, Wachs, Theer, Terpentin u. s. w., weil sie die Poren verstopfen, sodaß der Huf weder ausdünsten noch Feuchtigkeit aufnehmen kann. Die aus $^1/_3$ Holztheer und $^2/_3$ Kammfett bestehende Schmiere habe ich oft von Roßärzten empfehlen hören, kann vor derselben aber nur warnen, da sie wohl zur Schönheit des Aussehens, nicht aber zur Gesundheit der Hufe beiträgt.

Prospekt.

Herr Major Schoenbeck, in den Kreisen der Armee durch seine vielfachen Schriften auf dem Gebiete des Reitwesens und der Pferdekenntniß als Autorität genügend bekannt, der seine Kenntnisse vornehmlich seinen Herren Kameraden von der Infanterie zur Verfügung gestellt und speciell für diese arbeitet, hat es auf meine Veranlassung unternommen, nachdem abermals eine Neu-Auflage seines Werkes: „Reithandbuch für berittene Offiziere der Fußtruppen" nöthig geworden, dieses Buch einer nochmaligen Umarbeitung, Vermehrung und theilweisen Neu-Illustrirung zu unterziehen — um es, mit Allem ausgestattet, was zur Hebung und Förderung des Reitwesens bei den Fußtruppen der Armee als unumgänglich nothwendig zu erachten ist, seinen Herren Kameraden von Neuem vorzulegen.

Ein Blick auf das reiche Inhaltsverzeichniß dürfte genügen, um erkennen zu lassen, daß sich der Pferdebesitzer bei allen Vorkommnissen Rath und Hülfe aus dem Buche schöpfen kann.

Außer den mit großer Vorliebe und Sachkenntniß bearbeiteten Kapiteln über Autodidactik und Zäumung — welche wohl kein anderes Lehrbuch in dieser Ausführlichkeit enthält, — gestatte ich mir als besonders lehrreich auf den neu hinzugekommenen Abschnitt: „Allgemeine Gesichtspunkte über Reiten und den Umgang mit Pferden" hinzuweisen, welcher den neuen Pferdebesitzer kurz und präcis auf die Hauptpunkte „worauf es dabei ankommt" hinweist.

Die vom Herrn Verfasser mit großer Fach- und Sachkenntniß gezeichneten Illustrationen dürften geeignet sein, besonders den Herren, welche bei der ersten Beschaffung eines Pferdes des Rathes bedürfen, das Verständniß des Inhaltes bedeutend zu erleichtern.

Das Werk, welches **10** Druckbogen mit **70** Abbildungen umfaßt, ist in bester Ausstattung elegant in Leinwand gebunden zum Preise von **M. 6.—** erschienen.

Leipzig, 23. Königsstraße. Hochachtungsvoll

R. Bredow.

Urtheile über Schoenbeck, Reithandbuch.

Aus dem Briefe eines **höheren Offiziers** an den Verfasser:

. . . . Die Lectüre Ihres Reithandbuches hat mich nicht nur hoch befriedigt, sondern ich habe in demselben neben klarer Sprache besonders eine Fülle des Wissens in präciser Form und prägnanter Kürze niedergelegt gefunden, wie sie den **meisten derartiger Bücher fremd ist.** Jede Zeile bekundet, daß die Praxis sie diktirt hat, und deshalb wird Ihr Handbuch auch ein wirklicher **Berather** und **Nothhelfer** gerade für uns **Infanterie-Offiziere** werden. Speciell den 3. Abschnitt habe ich in ähnlicher ausführlicher und klarer Weise nirgends behandelt gefunden. Hoch interessirt hat mich das Capitel von der Kandarenzäumung und ich halte die von Ihnen construirte Kandare für ganz vorzüglich . . . . .

Die **Norddeutsche Allgemeine Zeitung** sagt über das Werk:

Das **Reithandbuch für berittene Offiziere der Fußtruppen** von Major **Richard Schoenbeck** nimmt unter den zahlreichen Arbeiten über die Reitkunst deshalb eine **bemerkenswerthe Stellung** ein, weil es sich hauptsächlich an diejenigen Reiter wendet, denen ein regelrechter Unterricht versagt ist, also an die Autodidakten. Es ist daher in erster Linie auf die rein praktischen Fragen Rücksicht genommen; diese sind mit möglichster Kürze, aber zugleich klar und leicht verständlich behandelt; wir finden in diesem Buche Punkte erörtert und Rathschläge ertheilt, die wir in manchem doppelt und dreifach so starken Werke vermissen. Praktische Brauchbarkeit ist das Ziel, das der Verfasser unverrückbar im Auge behält, und dieses Ziel hat er denn auch vollständig erreicht.

Oesterreichische Zeitschrift für Hippologie und Pferdezucht. Das Handbuch ist nicht nur was es verspricht, ein **treuer verläßlicher Rathgeber** für den Reiter und Jeden, der es werden will, sondern es gebührt ihm noch das **große Verdienst** die junge Reitergeneration mit der **unübertrefflichen Methode** des Grafen Denés Széchényi, deren Kenntniß leider **nicht genug verbreitet** ist, vertraut zu machen. Der Reiter und Pferdebesitzer wird in diesem Buche **sehr viel Neues** und **Wissenswerthes** finden, und empfehlen wir ganz speciell das Capitel **über die Zäumung** dem eingehendsten Studium der Leser. Die beigegebenen in den Text gedruckten Abbildungen sind sehr correkt gezeichnet, und erhöhen den Werth dieses von der Verlagsbuchhandlung ebenso reich als geschmackvoll ausgestatteten Reithandbuches wesentlich.

Inhaltsverzeichniß.

I. Abschnitt.

II. Abschnitt.

III. Abschnitt.

Druck von August Pries in Leipzig.

Eberhardt, Fr.

Das Wagenpferd und die Fahrkunst ein Handbuch für Fuhrwerksbesitzer und Fahrer

Leipzig 1889